



PODSUMOWANIE: UZASADNIENIE ZAWIERAJĄCE OBJAŚNIENIA
PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ ORAZ SYNTEZĘ
USTALEŃ PROJEKTU STUDIUM UWARUNKOWAŃ
I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA
PRZESTRZENNEGO m. st. WARSZAWY

1. WSTĘP

Zgodnie z ustawą o ustroju m.st. Warszawy z 15 marca 2002 r. miasto stołeczne Warszawa jest gminą mającą status miasta na prawach powiatu. Podzielone jest na 18 jednostek pomocniczych, którymi są dzielnice: Bielany, Bemowo, Białołęka, Mokotów, Ochota, Praga Płn., Praga Płd., Rembertów, Śródmieście, Targówek, Ursynów, Ursus, Wawer, Wesoła, Wilanów, Włochy, Wola, Żoliborz.

Warszawa, jako stolica kraju i regionu, odgrywa szczególną rolę w życiu społeczno-gospodarczym państwa. Rola ta wynika z pełnionych przez miasto funkcji: symbolicznych, związanych z tożsamością historyczną narodu i państwa, reprezentacyjnych na arenie międzynarodowej, ośrodka życia politycznego i społecznego, centrum zarządzania państwem i gospodarką, wiodącego ośrodka nauki szkolnictwa wyższego a także ośrodka kultury i wyspecjalizowanej opieki zdrowotnej.

Warszawa w granicach administracyjnych. Zajmuje obszar 517 km kw. i liczy 1 milion 690 tysięcy mieszkańców. Wraz z 30 otaczającymi ją miastami tworzy prawie trzymilionową aglomerację.

Warszawa, po otwarciu się Polski w 1989 roku na gospodarkę światową, stała się jego głównym beneficjentem zarówno w wymiarze społecznym, jak i ekonomicznym; w wyniku przekształceń gospodarczych w krótkim czasie osiągnęła trzykrotnie wyższy niż średni w kraju poziom PKB na jednego mieszkańca i imponującą na tle kraju wzrost liczby pracujących, w tym 75% w sektorze usług. Globalizacja gospodarki spowodowała, że łączące prawie 2 miliony mieszkańców, miasto, stało się największym w kraju skupiskiem usług dla przedsiębiorstw, centrum pośrednictwa finansowego, bezkonkurencyjnym ośrodkiem handlu i ośrodkiem dyspozycyjnym kapitału zagranicznego.

W ciągu ostatnich piętnastu lat rozwój Warszawy nabrał cech żywiołowego procesu, w niewielkim stopniu regulowanego działaniami administracji. Przyczyną tego zjawiska były częste zmiany struktury administracyjnej miasta, wynikające ze zmian ustroju samorządowego Warszawy. Obserwowany chaos przestrzenny, rozlewanie się zabudowy, niszczenie tradycyjnego krajobrazu pod presją nowych inwestycji, konflikty wokół rozbudowy niezbędnej dla rozwoju regionalnego infrastruktury są nie tyle skutkiem popełnionych błędów, co wynikiem wystąpienia procesów, na które władze samorządowe nie mogły skutecznie oddziaływać.

Według strategii Warszawa w 2020 roku to: „nowoczesna, dynamicznie rozwijająca się metropolia z gospodarką opartą na wiedzy, środkowoeuropejskie centrum finansowe, miasto zajmujące znaczące miejsce wśród najważniejszych stolic europejskich, (...) wspólnota otwarta i dostępna, miasto wysokiej jakości życia, ważne centrum kultury europejskiej o dobrze zorganizowanej przestrzeni publicznej – miasto z duszą”. Aspiracje Warszawy i dążenie do osiągnięcia najwyższego poziomu zaspokojenia potrzeb mieszkańców oraz do zajęcia znaczącego miejsca wśród najważniejszych metropolii europejskich stawiają przed władzami i mieszkańcami miasta ambitne lecz trudne wyzwania. Realizacja tych wyzwań w ogromnym stopniu związana jest planowaniem rozwoju i zagospodarowania przestrzennego nie tylko samego miasta, ale też obszaru aglomeracji warszawskiej, gdzie wzajemne relacje miasta i terenów sąsiednich powinny tworzyć sprawnie działający organizm.

Jednym z celów strategicznych rozwoju stolicy jest kierowanie jej rozwojem w taki sposób, aby osiągnąć trwały ład przestrzenny. Realizacja tego celu wymaga od władz samorządowych prowadzenia polityki przestrzennej, zgodnej nie tylko z potrzebami, ale i z możliwościami rozwoju miasta. Prowadzona przez władze Warszawy polityka przestrzenna koncentruje się na zaspokajaniu potrzeb i podnoszeniu standardu życia w mieście. Głównym celem prowadzonych działań jest dążenie do osiągnięcia przez warszawiaków satysfakcji z dobrych warunków życia w metropolii z wszechstronnie rozbudowanymi funkcjami kulturalnymi, oświatowymi, sportowo-rekreacyjnymi, nowoczesną i wygodną infrastrukturą komunikacyjną, socjalną i usługową. Stolica ma stać się miastem przyjaznym, gwarantującym dobrobyt całej społeczności.

Podstawowym zadaniem projektowania architektury i krajobrazu miejskiego jest zdefiniowanie ulic i przestrzeni publicznych, jako obszarów wspólnego użytkowania. Każdy obszar czy rejon miasta powinien pozwolić mieszkańcom odczuć charakter i klimat miejsca, a intensywność i dobór funkcji zabudowy terenów powinny umożliwić pieszy dostęp do sąsiadujących z nimi дворców i przystanków transportu publicznego tak, aby stał się on atrakcyjną alternatywą dla samochodu. Rozwój współczesnych metropolii musi uwzględniać ruch samochodowy, z jednoczesnym poszanowaniem ruchu pieszego.

Strategia rozwoju miasta stołecznego Warszawy do 2020 roku, (uchwała nr LXII/1789/2005 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 24 listopada 2005 roku):

MISJA

Misją samorządu Warszawy, stolicy Rzeczypospolitej Polskiej, miasta o bogatych tradycjach, jest osiągnięcie jak najwyższego poziomu zaspokojenia potrzeb mieszkańców oraz zajęcie przez Warszawę znaczącego miejsca wśród najważniejszych metropolii europejskich.

WIZJA

Warszawę 2020 roku widzimy jako atrakcyjną, nowoczesną, dynamicznie się rozwijającą metropolię z gospodarką opartą na wiedzy, środkowoeuropejskie centrum finansowe, miasto zajmujące znaczące miejsce wśród najważniejszych stolic europejskich. Warszawa w naszej wizji to wspólnota otwarta i dostępna, miasto wysokiej jakości życia, ważne centrum kultury europejskiej o dobrze zorganizowanej przestrzeni publicznej – miasto z duszą.

CELE STRATEGICZNE

Cel.1 Poprawa jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców.

Cel.2 Wzmocnienie poczucia tożsamości mieszkańców poprzez pielęgnowanie tradycji, rozwój kultury i pobudzanie aktywności społecznej.

Cel.3 Rozwijanie funkcji metropolitalnych wzmacniających pozycję Warszawy w wymiarze regionalnym, krajowym i europejskim.

Cel.4 Rozwój nowoczesnej gospodarki opartej na wiedzy i badaniach naukowych”.

Cel.5 Osiągnięcie w Warszawie trwałego ładu przestrzennego.

Miasto powinno skupiać szerokie spektrum funkcji publicznych i prywatnych w celu wsparcia gospodarki regionalnej i zaspokojenia potrzeb mieszkańców o różnych dochodach. Funkcje publiczne, administracyjne i komercyjne powinny być zlokalizowane w dzielnicach i strefach tak, aby wiele z czynności dnia codziennego mogło odbywać się w zasięgu ruchu pieszego. Dzielnice powinny charakteryzować zwarta, wielofunkcyjna zabudowa; należy projektować połączone siatki ulic, zachęcające do chodzenia pieszo, w celu redukcji liczby i długości podróży samochodem oraz oszczędzania energii. Różnorodne tereny zieleni, od ogródków jordanowskich i skwerów do boisk i ogrodów publicznych, powinny stanowić wyposażenie każdej z dzielnic.

2. UZASADNIENIE PRZYJĘTYCH W STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY ROZWIĄZAŃ.

18 grudnia 2003 roku Rada Miasta Stołecznego Warszawy podjęła decyzję o przystąpieniu do sporządzania Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy.

Studium jest dokumentem planistycznym określającym politykę zagospodarowania przestrzennego gminy sporządzanym dla jej całego obszaru. Pełni ono rolę koordynacyjną w programowaniu rozwoju miasta ustalonego w *Strategii rozwoju miasta*, a także przy sporządzaniu wieloletnich planów inwestycyjnych i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, przede wszystkim w zakresie realizacji inwestycji publicznych. Jest również dokumentem formalnym przy przygotowaniu aplikacji o przyznanie środków z funduszy europejskich. Studium nie jest jednak przepisem prawa miejscowego, a zatem nie stanowi podstawy do podejmowania decyzji administracyjnych związanych z realizacją inwestycji w mieście.

Studium składa się z trzech części, uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz części informacyjnej. W części poświęconej uwarunkowaniom znajdują się: krótka charakterystyka stanu istniejącego oraz ocena dotychczasowego zagospodarowania, w podziale na mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia, jak również wniosek, które jako podsumowanie oceny stanu istniejącego odnoszą się do formułowania kierunków zagospodarowania przestrzennego. Część poświęcona kierunkom zagospodarowania przestrzennego zawiera ustalenia koncepcyjne oraz ustalenia wiążące, które wynikają z innych aktów prawnych lub zostały podjęte w *Studium* i wskazują obszary ochrony lub zagrożeń. Tutaj też znajdują się wytyczne dotyczące zasad określania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego kierunków zmian lub zasad ochrony. Część informacyjna studium zawiera wykazy obszarów i obiektów objętych ochroną oraz dane na temat stanu planistycznego na obszarze m.st. Warszawy. Stanowi ona uzupełnienie dwóch poprzednich części przede wszystkim z zakresu dziedzictwa kulturowego i ochrony środowiska przyrodniczego oraz jego zasobów.

2.1. STUDIUM A POLITYKA PRZESTRZENNA KRAJU

Polityka przestrzenna kraju zgodna jest z wytycznymi Unii Europejskiej. Pozycja Warszawy i kierunki jej rozwoju określone w tej polityce sprzyjają wykorzystaniu potencjału miasta w dążeniu do osiągnięcia statusu metropolii o znaczeniu międzynarodowym.

Strategiczne cele rozwoju i zagospodarowania Polski wytyczone zostały w „Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju” przyjętej przez sejm RP 17 listopada 2000 roku (aktualizacja Koncepcji została przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 6 września 2005 r. i nie była jeszcze, tj. na etapie sporządzania projektu studium, prezentowana Sejmowi RP, zgodnie z wymogami art. 47 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Dokument ten przyjmuje podstawowe cele i zasady kształtowania polskiej przestrzeni, kładąc główny akcent na wzmocnienie roli obszarów metropolitalnych w strukturze przestrzennej kraju. Przewodnią rolę w kształtowaniu przestrzeni odgrywać mają ośrodki rozwoju społeczno – gospodarczego o znaczeniu europejskim jako centra przedsiębiorczości i innowacji gospodarczej; Jednym z takich ośrodków jest Warszawa.

Powyższe dokumenty, oprócz tego, że precyzują, jaką rolę ma spełniać Warszawa, określają również działania, jakie należy podjąć, aby osiągnąć status metropolii europejskiej. Celami polityki przestrzennej kraju jest dążenie do osiągnięcia przez Warszawę statusu miasta o znaczeniu europejskim i wzrost jej znaczenia jako bieguna rozwoju społeczno-gospodarczego w układzie krajowym i międzynarodowym.

Osiągnięcie tych celów wymaga:

- wzmocnienia pozycji Warszawy w układzie krajowym i międzynarodowym,
- podniesienia sprawności funkcjonowania infrastruktury technicznej,
- uporządkowania struktur urbanistycznych Warszawy,
- wzmocnienia warszawskiego węzła transportowego i wyznaczenia, w oparciu o korytarze transportowe, pasm przyspieszonego rozwoju o znaczeniu krajowym i międzynarodowym,
- kultywowania różnorodności biologicznej i krajobrazowej obszarów Mazowsza w kontekście sieci ekologicznej NATURA 2000.

2.2. CELE POLITYKI PRZESTRZENNEJ M.ST. WARSZAWY

Rozwój Warszawy polegać będzie na zapewnieniu warunków przestrzennych dla trwałego zrównoważonego rozwoju gospodarczego i społecznego, ochronie dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz osiągnięciu europejskich standardów warunków życia mieszkańców.

W studium zostały określone warunki dla osiągnięcia sprawnych powiązań transportowych, powstawania nowych, wielofunkcyjnych struktur przestrzennych, kształtowania i ochrony naturalnych wartości przyrodniczych i kulturowych, podniesienia jakości przestrzeni publicznych.

Wyznaczone w studium cele polityki przestrzennej obejmują:

CEL.1. POPRAWĘ ŁADU PRZESTRZENNEGO MIASTA.

Cel ten będzie realizowany poprzez:

- 1) Wskazanie obszarów i określenie zasad dla tworzenia wielofunkcyjnych struktur urbanistycznych z uwzględnieniem zróżnicowania obecnego stanu zagospodarowania tych obszarów.
- 2) Określenie zasad porządkowania i kształtowania elementów tworzących strukturę przestrzenną miasta.
- 3) Wyznaczenie obszarów koncentracji usług i zwiększenie udziału centrować funkcji miejskich w szczególności w centralnych obszarach prawobrzeżnej Warszawy.
- 4) Określenie standardów zagospodarowania poszczególnych obszarów miasta poprzez ustalenie granicznych parametrów.

CEL.2 OCHRONĘ ISTNIEJĄCYCH I TWORZENIE NOWYCH ELEMENTÓW ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU MIASTA.

Cel ten będzie realizowany poprzez:

- 1) Wypracowanie spójnego modelu rozwoju przestrzennego miasta umożliwiającego realizację wizji rozwoju Warszawy jako metropolii o znaczeniu międzynarodowym. Model ten zawierać będzie wskazania dotyczące obszarów przeznaczonych dla rozwoju funkcji usługowych służących współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej w ramach sieci metropolii krajowych i europejskich (obszary, w jakich będą realizowane centra kongresowe, hale wystawienniczo-targowe, obiekty służące organizowaniu imprez naukowych, kulturalnych i sportowych), terenów, na których będzie realizowane budownictwo mieszkaniowe, obszarów wymagających ponownego zagospodarowania (w tym zwłaszcza terenów poprzemysłowych i miejskich nieużytków), w szczególności na cele usługowe i mieszkaniowe.
- 2) Rozwój nowoczesnej gospodarki o zaawansowanych technologiach (parki technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości).
- 3) Określenie zasad kształtowania i ochrony oraz rozbudowa systemu obszarów chronionych o walorach urbanistycznych, kulturowych i przyrodniczych, powiązane jednoznacznie z określeniem warunków dopuszczalnego zainwestowania na tych obszarach.
- 4) Określenie zasad kształtowania i ochrony oraz rozbudowa systemu przyrodniczego miasta oraz ochrona jakości i zasobów środowiska.

CEL.3. OKREŚLENIE ZASAD KSZTAŁTOWANIA I OCHRONY ORAZ ROZBUDOWY SYSTEMU OBSZARÓW CHRONIONYCH O WALORACH URBANISTYCZNYCH I KULTUROWYCH.

CEL.4. OKREŚLENIE ZASAD KSZTAŁTOWANIA I OCHRONY ORAZ ROZBUDOWY SYSTEMU PRZYRODNICZEGO MIASTA ORAZ OCHRONA JAKOŚCI I ZASOBÓW ŚRODOWISKA.

CEL.5. USPRAWNIE NIE I ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO, ZAPEWNI AJĄCEGO WARUNKI DO SPRAWNEGO I BEZPIECZNEGO PRZEMIESZCZANIA OSÓB I TOWARÓW PRZY OGRANICZENIU SZKODLIWEGO WPŁYWU NA ŚRODOWISKO NATURALNE I CYWILIZACYJNE.

Cel ten będzie realizowany poprzez:

- 1) Określenie kształtu układu drogowo-ulicznego zorientowanego na sprawną obsługę powiązań zewnętrznych z układem dróg krajowych i wewnętrznych, w szczególności międzydzielnicowych.
- 2) Określenie sieci drogowo-rowerowych.
- 3) Określenie zintegrowanego systemu komunikacji szynowej (metro, tramwaj, kolej), ze wskazaniem rejonów lokalizacji węzłów przesiadkowych i parkingów *Parkuj i jedź*.
- 4) Wyznaczenie stref zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkingowej.
- 5) Wyznaczenie lokalizacji zajezdni tramwajowych i autobusowych oraz centrów obsługi ruchu towarowego.
- 6) Wskazanie obiektów transportu lotniczego.

CEL.6. POPRAWĘ FUNKCJONOWANIA I ROZWÓJ SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ.

Cel ten będzie realizowany poprzez:

- 1) W zakresie zaopatrzenia w wodę: zapewnienie wszystkim mieszkańcom miasta wody na cele bytowo-socjalne o jakości akceptowanej przez odbiorców i spełniającej wymagane przepisami normy i standardy, utrzymanie wysokiego stopnia pewności dostawy wody w warunkach normalnych i w sytuacjach zagrożenia kryzysowego, poprawę stanu technicznego sieci dla zminimalizowania jej awaryjności, zapobieganie stratom wody i uniknięcie wtórnego zanieczyszczenia.

- 2) W zakresie kanalizacji: oczyszczanie wszystkich ścieków odbieranych przez system kanalizacyjny miasta, zwiększenie zasięgu istniejącej sieci kanalizacyjnej (wyrzucenie inwestycjami kanalizacyjnymi przedsięwzięć związanych z rozwojem miasta), stosowanie rozwiązań indywidualnych odprowadzania i oczyszczania ścieków na terenach o niskiej intensywności zabudowy, jeżeli względy ochrony środowiska oraz ekonomiczne i finansowe nie będą stanowiły przeciwwskazań, stworzenie nowych rozwiązań w zakresie gospodarki wodami opadowymi.
- 3) W zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną - poprawę bezpieczeństwa zasilania.
- 4) W zakresie zaopatrzenia w ciepło: dostosowanie źródeł energii do wymagań ochrony środowiska, zapewnienie poprawy niezawodności i właściwych parametrów jakościowych dostaw energii ciepłej dla obecnych i przyszłych odbiorców, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii (OZE) jako czynników wspomagających podstawowe nośniki energetyczne.
- 5) W zakresie zaopatrzenia w gaz - zwiększenie udziału paliwa gazowego w bilansie energetycznym miasta, wykorzystanie gazu jako podstawowego źródła ciepła na terenach o niskiej intensywności zabudowy.
- 6) W zakresie usuwania i unieszkodliwiania odpadów – objęcie wszystkich mieszkańców zorganizowaną zbiórką odpadów, zwiększenie recyklingu, ograniczenie transportu odpadów na dalekie odległości oraz ilości odpadów składowanych na wysypiskach.

2.3. ZAŁOŻENIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ M.ST. WARSZAWY.

LUdzie I GOSPODARKA

Miasto jest dużym rynkiem pracy, na ponad 850 tys. pracujących jedna czwarta to osoby spoza miasta. Od lat w Warszawie utrzymuje się wysoka dynamika rozwoju gospodarczego, zwłaszcza w sektorze usług. Zmniejsza się natomiast, skala działalności produkcyjnej, przyczyniając się tym samym do degradacji obszarów przemysłowych (tzw. dzielnic przemysłowych).

W związku z tym, istnieje potrzeba wzmocnienia i rozwijania funkcji usługowych, zwłaszcza służących współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej. Od wielu lat obserwuje się duże zainteresowanie Warszawą jako miejscem organizacji kongresów, targów i wystaw. Corocznie odbywa się tu kilkadziesiąt takich imprez. Do tego celu wykorzystywane są obiekty, których standard i powierzchnia nie odpowiadają międzynarodowym kryteriom. Warszawa nie posiada, bowiem specjalistycznych terenów i obiektów, pozwalających na organizację dużych imprez kongresowych i wystawienniczo-targowych oraz obiektów służących organizacji międzynarodowych imprez sportowych; Ma jednak duży potencjał terenów, które mogą być przeznaczone na te cele.

Perspektywy rozwoju społeczno-gospodarczego Warszawy są dobre, pomimo ostrzegawczych prognoz demograficznych wynikających z ujemnych wskaźników przyrostu naturalnego. Obserwuje się rozwój usług o wysokim stopniu specjalizacji, wzrastającą liczbę migracji związanych z osiedlaniem się na stałe ludzi młodych, wykształconych, prawie dwukrotny wzrost liczby ludności przybywającej na pobyt czasowy; dużą liczbę osób spoza miasta pracujących w Warszawie (150-170 tys.).

Analiza założonych chłonności uwzględniająca zasady zrównoważonego rozwoju wskazuje, że na terenie Warszawy może zamieszkać do 3 mln. osób.

DOMY I ULICE

W strukturze urbanistycznej Warszawy występuje podział na obszar centralny, duże dzielnice mieszkaniowe i zdegradowane dzielnice przemysłowe, które ulegają przekształceniu w kompleksy usługowe. Brak jest równowagi w zagospodarowaniu przestrzennym pomiędzy lewobrzeżną i prawobrzeżną częścią miasta. W związku z tym znaczenie priorytetowe ma ukierunkowanie działań na uzupełnienie i modernizację zabudowy po stronie praskiej oraz stworzenie systemu sprawnych powiązań komunikacyjnych obu części miasta.

Dużą część powierzchni miasta zajmują tzw. miejskie nieużytki z zabudową o charakterze tymczasowym, zdegradowane tereny położone w obszarach przemysłowych oraz tereny kolejowe niepotrzebne kolei na cele statutowe. Ponad 10% powierzchni miasta zajmują grunty rolne, przy czym ponad połowa z nich nie jest użytkowana rolniczo.

W Warszawie występują liczne wartościowe układy urbanistyczne i krajobrazowe, identyfikujące jej tożsamość historyczną. Jednakże stan zabytków i jakości historycznych przestrzeni publicznych jest

niezadowalająca. Także niska jest jakość urządzenia i zagospodarowania ulic i placów miejskich oraz tras wjazdowych do miasta.

PRZYRODA

Wisła i Skarpa Warszawska stanowią unikalne wartości krajobrazowe w przestrzeni miasta, lecz niedostateczne formy ochrony i sposób zagospodarowania przyczyniają się do ich postępującej degradacji; Niezwykłą rolę w krajobrazie miasta pełnią lasy oraz układy kanałów, rzek i jezior, a także liczne parki występujące w dzielnicach śródmiejskich.

Uciążliwości środowiska spowodowane są przede wszystkim nadmiernym hałasem i zanieczyszczeniami powietrza, a także presją inwestorów na atrakcyjne dla zabudowy mieszkaniowej tereny zieleni otwartej i tereny wymagające ochrony.

Identyfikacja wartości przyrodniczych Warszawy i określenie zasad ich ochrony pozwoli na podniesienie jakości życia mieszkańców i podkreślenie walorów krajobrazowych charakteryzujących przestrzeń miasta.

KOMUNIKACJA

Sieć wewnątrzmięjskiego transportu publicznego jest dobrze rozwinięta. Równie dobrze rozwinięty jest węzeł kolejowy obsługujący aglomerację warszawską; Natomiast niski jest standard usług transportu zbiorowego. Niezadowalający jest także stan techniczny infrastruktury tramwajowej i sieci kolejowej.

Układ drogowy miasta jest czytelny - prostokątny w obszarze śródmiejskim i promienisty poza tym obszarem. Jest on jednak zorientowany głównie na obsługę dojazdów do centrum miasta, gdyż nie został wykształcony obwodowy układ drogowy. Zbyt mały - 4,2% - jest udział w sieci drogowo - ulicznej tras wysokich klas, za mała jest również liczba przepraw mostowych. Stan techniczny dróg jest zły, brak jest nowoczesnego systemu zarządzania ruchem.

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

Miasto posiada dobrze rozbudowany system wodociągowy, elektroenergetyczny, ciepłowniczy i gazowy. Sieć kanalizacyjna charakteryzuje się pełną dostępnością w dzielnicach centralnych. Niski jest natomiast stopień skanalizowania terenów położonych na obrzeżach miasta. Zasięg oczyszczalni „Czajka” i niedawno realizowanej oczyszczalni „Południe” nie obejmuje znacznych terenów zurbanizowanej części Warszawy lewobrzeżnej, skąd ścieki trafiają do Wisły bez oczyszczania.

3. SYnteZA USTALEŃ STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST.WARSZAWY

3.1. STRUKTURA PRZESTRZENNA

W zakresie kształtowania struktury przestrzennej i krajobrazu Warszawy, ustalono, że zmiany będą ukierunkowane na jakość urbanistyczną i ochronę środowiska kulturowo-przyrodniczego, a działania będą przede wszystkim podporządkowane takim zmianom krajobrazu miejskiego, które podkreślą i wyeksponują elementy kształtujące indywidualny wizerunek miasta i stanowiące o jakości przestrzeni miejskiej.

Główne elementy kształtujące strukturę przestrzenną i krajobraz Warszawy to:

- Skarpa Warszawska wraz z Wisłą i terenami nadwiślańskimi oraz układem hydrograficznym – stanowiące o indywidualnych cechach i wizerunku miasta położonego nad rzeką;
- Centrum miasta – integrujące prawo- i lewobrzeżną Warszawę;
- Układ przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i ich powiązania wraz z ciągami wielofunkcyjnymi i trasami wjazdowymi do miasta – krystalizujący strukturę urbanistyczną centrum oraz przestrzenną strukturę miasta;
- Centra dzielnicowe, centra lokalne, wielofunkcyjne centra handlowe – miejsca identyfikacji przestrzennej;
- Tereny zieleni, w tym tereny zieleni leśnej.



Elementy te łączą i wiążą obiekty, zespoły i obszary o znaczących:

- wartościach przyrodniczych i kulturowych,
- wartościach funkcjonalnych,
- powiązaniach komunikacyjnych o znaczeniu krajowym i metropolitalnym i ogólnomiejskim (punkty węzłowe).

Ze względu na występowanie podobieństwa cech zabudowy i zagospodarowania terenu, obszar Warszawy podzielono na trzy podstawowe strefy funkcjonalne:

- strefa śródmieścia funkcjonalnego (z wyodrębnionym centrum miasta);
- strefa miejska,
- strefa przedmieść,

Dla stref tych sformułowane założenia rozwoju i kierunki zmian.

Głównym celem zmian i przekształceń w zakresie elementów kształtujących strukturę przestrzenną i krajobraz miasta oraz w obrębie stref funkcjonalnych jest:

- odbudowa tożsamości Warszawy w oparciu o jej dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze, z podkreśleniem szczególnych walorów ekspozycyjnych Skarpy Warszawskiej oraz Wisły wraz z terenami nadwiślańskimi,
- zintegrowanie i wyeksponowanie elementów kształtujących strukturę przestrzenną miasta, ze szczególnym uwzględnieniem harmonijnego łączenia wartości zabytkowo-kulturowych i przyrodniczo-krajobrazowych ze współczesnymi formami zagospodarowania,
- zwiększenie atrakcyjności i wielofunkcyjności centrum Stolicy dla lokowania znaczących międzynarodowych organizacji, instytucji nauki i kultury oraz ośrodków dyspozycyjnych kapitału krajowego i zagranicznego,
- stworzenie warunków dla rozbudowy instytucji naukowych i edukacyjnych oraz powstawania centrów badawczo - rozwojowych, a także małych i średnich przedsiębiorstw zaangażowanych w produkcyjną działalność gospodarczą opartą na wiedzy i innowacyjnych technologiach,
- wytworzenie obszarów koncentracji usług oraz tworzenie wielofunkcyjnych struktur przestrzennych, w tym przekształcanie i rehabilitacja zdegradowanych obszarów przemysłowych i powojennych przy jednoczesnej ochronie obszarów o walorach kulturowych, krajobrazowych i przyrodniczych,
- uzyskanie przestrzennej ciągłości miejskiej i przyrodniczej struktury Warszawy oraz harmonizowanie procesów urbanizacyjnych miasta, z określeniem standardów urbanistycznych, wpływających na podniesienie jakości i komfortu życia mieszkańców,
- rozwój budownictwa mieszkaniowego w sposób maksymalnie wykorzystujący istniejącą i projektowaną infrastrukturę;
- poprawa funkcjonowania i rozwój systemów infrastruktury technicznej, w tym układu drogowo-ulicznego wraz z siecią dróg rowerowych i komunikacji publicznej oraz systemów inżynierskich.

Dla realizacji przyjętych w studium celów określono następujące generalne założenia i główne kierunki zmian dla elementów struktury przestrzennej i stref funkcjonalnych.

SKARPA WARSZAWSKA WRAZ Z WISŁĄ I TERENAMI NADWIŚLAŃSKIMI ORAZ UKŁADEM HYDROGRAFICZNYM

- Wisła i elementy składające się na krajobraz doliny, takie jak: Skarpa Warszawska, skarpy tarasów nadzalewowych, a także układ sieci hydrograficznej Warszawy - rzeki, kanały, ciekły wodne oraz jeziora i stawy – obecne w krajobrazie miasta – są zasadniczym elementem Systemu Przyrodniczego Warszawy, tworząc podstawę do kształtowania najbardziej atrakcyjnych i wartościowych przestrzeni miasta dostępnych dla mieszkańców;
- Wisła z terenami nadwiślańskimi stanowić będzie – przykład harmonizowania walorów krajobrazu kulturowego i przyrodniczego, poprzez wzmocnienie i poszerzenie roli rzeki w strukturze przestrzennej i funkcjonalnej miasta oraz atrakcyjne zagospodarowanie przyrzeczny odpowiadające wymogom ochrony wartości przyrodniczych i dziedzictwa kulturowego;

- Skarpa Warszawska z historyczną sylwetą Warszawy stanowić będzie zasadniczy element panoramy miasta, którą tworzą historyczne obiekty i założenia rezydencjonalne, parkowe i sakralne położone na Skarpie, wśród nich w szczególności:
 - kościoły i pałace na Trakcie Królewskim: kościół Nawiedzenia NMP, kościół św. Kazimierza i klasztor Sakramentek, kościół Paulinów, kościół Dominikanów, katedra św. Jana, Zamek Królewski z Arkadami Kubickiego, kościół Jezuitów, kościół św. Anny, Kościół św. Józefa, Pałac Namieśnikowski, kościół i klasztor Wizytek, Pałac Kazimierzowski, kościół św. Krzyża, Zamek Ostrogskich, Pałac Zamoyskich, Zamek Ujazdowski, Belweder i Łazienki, a także Kościół Ewangelicki oraz Muzeum Narodowe;
 - na północy: pałac i park Brühla (Młociny), park Młociny, zespół klasztorny Kamedułów, a także Cytadela, zespół AWF;
 - na południu: pałac i park Natoliński, pałac i park Rozkosz (Ursynów), kościół św. Katarzyny i Gucin Gaj, pałac i park Królikarnia, park Arkadia, pałac i park Szustra, kościół św. Michała;
- Skarpa Warszawska i Wisła tworzyć będą spójny element struktury przestrzennej Warszawy zespolony powiązaniem skarpy z podskarpem, powiązaniem widokowymi pomiędzy Wisłą i Skarpą, a także poprzez uczynienie relacji przestrzennych z historycznymi zespołami pałacowo-parkowymi i wieloprzestrzennymi założeniami urbanistycznymi: Osią Saską, Osią Stanisławowską, Osiami Wilanowskimi.

CENTRUM MIASTA

- Centrum miasta, będzie centralnym ośrodkiem administracyjno-usługowym Warszawy, skupiającym najważniejsze obiekty służące funkcjom o charakterze miejskim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym, z zakresu zarządzania, obsługi gospodarki i obsługi ludności oraz kultury i turystyki, z wyeksponowanym reprezentacyjnym obszarem miasta.
- Główne osie rozwoju wyznacza Skarpa Warszawska oraz równoległe i prostopadłe do niej historyczne założenia urbanistyczne.
 - Dla struktury urbanistycznej centrum miasta zasadnicze znaczenie mają:
 - Zespół historyczny o szczególnych wartościach zabytkowych rozciągający się wzdłuż Skarpy Warszawskiej od Cytadeli do Belwederu – z Zespołem Staromiejskim, podskarpem i Wisłą oraz Traktem Królewskim z historycznymi rezydencjami parkowo-ogrodowymi i zespołami sakralnymi;
 - wieloprzestrzenne założenia urbanistyczne, prostopadłe do Skarpy: Oś i założenie Saskie, Oś i założenie Stanisławowskie, Aleje Jeruzolimskie wraz z Mostem Poniatowskiego,
 - historyczne układy urbanistyczne, zespoły zabudowy i obiekty zabytkowe, wśród nich w szczególności: zespół Uniwersytetu Warszawskiego, Politechniki Warszawskiej, Sejmu, Muzeum Narodowe i in., a także XIX-wieczna zabudowa śródmiejska na historycznej siatce ulic w otoczeniu ulicy Marszałkowskiej i Alej Jeruzolimskich, a po stronie praskiej - kwartały XIX-wiecznej zabudowy Starej i Nowej Pragi w otoczeniu historycznych ulic Targowej, Żąbkowskiej, 11-Listopada, Wileńskiej, Ratuszowej i Stalowej z historycznymi zespołami przemysłowymi, a także powojenna zabudowa socrealistyczna Mariensztatu, Muranowa i Mirowa, Pragi I i Pragi II, Trasa W-Z, łącząca Śródmieście i Pragę;
 - zachowana historyczna siatka ulic i placów w granicach historycznych Wałów Lubomirskiego (obecnie ulicy Okopowej / Towarowej);
 - historyczne parki i ogrody: Ogrody Zamkowe, Ogród Saski, Ogród Krasińskich, Łazienki Królewskie, Ogród Botaniczny, Park Sobieskiego z Kanalem Piaseczyńskim, Park Praski i ZOO, a także ogólnodostępna zieleni urządzona, skwery, zieleńce, przyuliczne aleje drzew, jak również zieleni przy fortach Traugutta i Legionów.
 - Dla kształtowania struktury urbanistycznej centrum miasta istotne jest:
 - wytworzenie reprezentacyjnego obszaru miasta w oparciu o historyczny zespół miasta (obszar Pomnika Historii) oraz kształtowanie powiązań o charakterze reprezentacyjnym z innymi obiektami i zespołami zabytkowymi oraz parkami i ogólnodostępną zielenią urządzoną, obszarami koncentrującymi główne funkcje administracyjne, usługowo-handlowe, gospodarcze, kultury i nauki,
 - ochrona i rewaloryzacja tkanki historycznej miasta, w tym poprzez wykorzystywanie istniejących obiektów do nowych potrzeb, z uwzględnieniem ochrony wartości zabytkowych i kulturowych,

- harmonijne integrowanie nowej zabudowy, w tym w formach współczesnych, z zespołami i obiektami historycznymi;
- wprowadzanie zmian podnoszących jakość urbanistyczną przestrzeni centrum miasta, w tym kształtowanie wielofunkcyjnych struktur urbanistycznych w sposób podkreślający charakter i rangę miejsca, a także wprowadzanie wysokiego standardu rozwiązań architektonicznych, technicznych i materiałowych.

UKŁAD PRZESTRZENI O CHARAKTERZE REPREZENTACYJNYM I ICH POWIĄZAŃ, CIĄGÓW WIELOFUNKCYJNYCH I TRAS WJAZDOWYCH DO MIASTA.

- Historyczna siatka ulic, placów i dróg wyjazdowych z miasta, stanowi najbardziej czytelną identyfikację struktury urbanistycznej Warszawy. Układ przestrzenny ulic wraz z otaczającym zagospodarowaniem i zabudową jest jednym z ważniejszych elementów struktury przestrzennej, decydującym o jakości i ładzie przestrzennym miasta – tworzącym jego wizerunek;
- Historyczna siatka ulic i placów tworzy bazę dla kreowania przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i powiązań pomiędzy nimi, wraz z drogami wjazdowymi do miasta;
- Dla odbudowy tożsamości urbanistycznej Warszawy istotne jest:
 - podkreślenie i wzmocnienie rangi układu przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i powiązań pomiędzy nimi oraz ciągów wielofunkcyjnych;
 - kształtowanie zagospodarowania wzdłuż ulic i placów miejskich związanych z historycznym rozwojem miasta oraz tras wjazdowych do miasta, jako atrakcyjnych przestrzeni o różnorodnych i różnicowanych funkcjach dostosowanych do charakteru obszaru;
- Zasadniczymi elementami układu będą: główne przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym z ich powiązaniami oraz ciągi wielofunkcyjne, a także trasy wjazdowe do miasta;
 - główne przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym wraz z ich powiązaniami tworzyć będą:
 - Trakt Królewski - od Placu Zamkowego poprzez Krakowskie Przedmieście, Nowy Świat i Aleje Ujazdowskie, Belwederską, Sobieskiego do Wilanowa,
 - układ ulic Staromiejskich i Rynków wraz z ulicami Podwale, Miodową, Długą i Senatorską,
 - zespół 7 placów wokół Osi Saskiej: Plac Piłsudskiego, Teatralny, Bankowy, Małachowskiego, Dąbrowskiego, Grzybowski, Za Żelazną Bramą, a także Plac Trzech Krzyży i Na Rozdrożu;
 - śródmiejska, praska i mokotowska historyczna siatka ulic i placów, tworząca na obszarze strefy śródmiejskiej, gęstą sieć kameralnych ulic miejskich, w tym ulice łączące place warszawskie: Zbawiciela, Unii Lubelskiej, Politechniki, Konstytucji, Powstańców Warszawy, Hallera
 - ulice o szczególnym znaczeniu: Towarowa/Okopowa, Żwirki i Wigury, Powązkowska, Św. Wincentego,
 - wielofunkcyjne ciągi, łączące centrum miasta z centrami dzielnic, kształtowane będą w oparciu o ulice wyznaczone historycznym rozwojem miasta, a tworzyć je będą w szczególności:
 - ciągi ulic o przebiegu północ-południe: ciąg ulic – Słowackiego, Mickiewicza, Gen. Andersa, Marszałkowska, Puławska – Ks. Jerzego Popiełuszki, Aleja Jana Pawła II, Aleje Niepodległości – Grójecka oraz place: – Inwalidów, Wilsona, Grunwaldzki;
 - ciągi ulic o przebiegu wschód-zachód: ciąg ulic – Aleje Jerozolimskie, Aleja 3 Maja (Most Poniatowskiego), Aleja Waszyngtona – Wolska, Aleja Solidarności – Kasprzaka, Prosta, Świętokrzyska oraz place: – Narutowicza, Zawiszy, Rondo Waszyngtona, Weteranów 1863r.;
 - trasy wjazdowe do miasta, to odcinki wjazdowe ulic: ul. Puławska, al. Krakowska, Al. Jerozolimskie, ul. Polczyńska, Trasa AK, Trasa N-S, ul. Modlińska, Trakt Lubelski.

Układ przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i ich powiązania oraz ciągi wielofunkcyjne, zostały wskazane na rysunku studium. Oznaczenia graficzne określają ich znaczenia i pełnione funkcje w strukturze miasta, nie przesądzając jednak ich kształtu i zasięgu przestrzennego, który szczegółowo zostanie określony w planach miejscowych.

CENTRA DZIELNICOWE I LOKALNE

- W strukturze przestrzennej i krajobrazie Warszawy elementami identyfikacji przestrzennej będą centra dzielnicowe i centra lokalne;
- Bazą dla kształtowania centrów dzielnicowych i lokalnych będą, istniejące zespoły obiektów o funkcjach usługowych lub ciągi usługowe lokalizowane w parterach budynków;
- Rejonami lokalizacji centrów dzielnicowych i lokalnych, wskazanymi w oparciu o podstawowe kryteria wyboru (tj. dogodnie położenie w strukturze dzielnicy lub osiedla, dobre połączenia transportowe z centrum miasta i terenami mieszkaniowymi oraz dobre powiązania piesze z najbliższymi osiedlami, istniejące już zespoły obiektów o funkcjach usługowych lub administracyjnych) będą:
 - centra dzielnicowe: centrum Bielan (rejon ul. Marymonckiej, Słowackiego i Trasy AK), centrum Żoliborza (rejon Placu Wilsona), centrum Bemowa (rejon ul. Górczewskiej i Powstańców Śląskich); centrum Mokotowa (rejon Dworca Południowego); centrum Ursynowa (rejon ul. KEN przy stacji Imielin); centrum Pragi Południe (rejon Ronda Wiatraczna); centrum Białoleki (rejon ul. Światowida i Modlińskiej); centrum Targówka (rejon ul. Św. Wincentego, Malborskiej i Głębockiej); centrum Wawra (rejon ul. Żegańskiej i Patriotów); centrum Wilanowa (rejon ul. Przyczółkowej, Wilanowskiej i Vogla); centrum Ursusa (rejon ul. Warszawskiej i Jagieliły); centrum Włoch (rejon ul. Popularnej i Al. Jerozolimskich); centrum Wesołej (rejon ul. Praskiego Pułku i Armii Krajowej); centrum Rembertowa (rejon ul. Wiczorkiewicza i Strażackiej), Centrum Ochota (rejon Dworca Zachodniego);
 - centra lokalne – rejon lokalizacji zostały wskazane symbolem graficznym na rysunku studium.
- Podkreślono rangę rejonów: centrum Mokotowa, centrum Bielan, centrum Grochowska, oraz Dworca Gdańskiego, Dworca Zachodniego poprzez nadanie im charakteru metropolitalnego;
- Dla tworzenia elementów identyfikacji przestrzennej w strukturze przestrzennej miasta – centrów dzielnicowych i lokalnych – istotne jest:
 - zaakcentowanie centrów dzielnicowych i lokalnych, jako dominant (wyróżników) urbanistycznych o wysokich walorach architektonicznych,
 - lokalizowanie na ich obszarze funkcji sprzyjających integracji społecznej, zwłaszcza z zakresu administracji publicznej, handlu, kultury, oświaty, budownictwa mieszkaniowego;
 - kształtowanie pomiędzy centrami wielofunkcyjnych ciągów usługowo-handlowych.

WIELOFUNKCYJNE CENTRA HANDLOWE

- Tereny, na których powstały zespoły wielkopowierzchniowych sklepów i obiekty w formie supermarketów i hipermarketów lub galerii handlowych stanowiąc będą bazę dla kształtowania wielofunkcyjnych centrów handlowych,
- Obiekty tzw. pierwszej generacji – parterowe, charakteryzujące się niskimi walorami architektonicznymi, z dużymi powierzchniami parkingowymi usytuowanymi na powierzchni terenu, z programem ograniczającym się do funkcji handlowych, powstałe najczęściej w pobliżu osiedli mieszkaniowych na terenach wolnych od zabudowy i dostępnych komunikacyjnie – będą obszarami przekształceń strukturalnych w kierunku zintegrowania ich z tkanką miejską. Działania będą polegały m.in. na:
 - dostosowaniu formy obiektów do wymogów miejskich struktur urbanistycznych,
 - wykształceniu powiązań pomiędzy centrami wielofunkcyjnymi, a otaczającymi terenami,
 - uzupełnianiu terenów niezagospodarowanych w otoczeniu wielofunkcyjnych centrów handlowych zabudową usługową, mieszkaniową lub obiektami sportowo-rekreacyjnymi;
- Obiekty zlokalizowane na obrzeżach miasta przy trasach wylotowych – wzdłuż Alej Jerozolimskich, przy ul. Polczyńskiej, przy Trasie Armii Krajowej – będą elementami struktur ponadlokalnych, wskazanymi do pełnienia funkcji w ramach obszaru metropolitalnego.

**TERENY ZIELENI, W TYM TERENY ZIELENI LEŚNEJ**

- Tereny zieleni – w tym lasy - stanowią ważny komponent struktury miasta. Będą one pełnić funkcje przyrodnicze (biologiczną, klimatyczną i hydrologiczną) współtworząc - wraz z Wisłą i terenami zieleni nadwiślańskiej oraz układem hydrograficznym, a także terenami o innym przeznaczeniu - System Przyrodniczy Warszawy. Tereny zieleni poza funkcjami przyrodniczymi odgrywać będą ważną rolę społeczną, kulturotwórczą i estetyczną;
- Dla struktury przestrzennej miasta zasadnicze znaczenie mają kompleksy leśne w granicach miasta, z których część łączy się z większymi kompleksami leśnymi (np. Las Bemowo z Puszcza Kampinoską) lub stanowi ich fragmenty, jak np.: lasy Rembertowa, Wawra i Wesole stanowiące część lasów Pasma Otwockiego i Celestynowskiego; lasy Choszczówki, będące częścią Lasów Legionowskich; lasy północnej Białoleki będące częścią Lasów Nieporęckich i Puszczy Słupieckiej (zajmują ponad 14% powierzchni terenu miasta),
- W strukturze terenów zieleni Warszawy wyróżniono:
 - tereny zieleni urządzonej, do których zalicza się: parki, ogrody dydaktyczne, skwery, zieleń towarzyszącą zabytkowym fortyfikacjom oraz zieleń przyuliczną, zieleń osiedlową,
 - tereny zieleni urządzonej z udziałem terenów sportu i rekreacji położone w obszarach zurbanizowanych oraz tereny zurbanizowane o udziale powierzchni biologicznie czynnej powyżej 60%, a także tereny cmentarzy,
- Dla kształtowania struktury przestrzennej terenów zieleni istotne jest:
 - zachowanie i tworzenie ciągłości przestrzennej przyrodniczej struktury Warszawy w relacji z ponadregionalnym i regionalnym systemem powiązań przyrodniczych,
 - wyeksponowanie w strukturze miasta obszarów o dużych wartościach przyrodniczych i krajobrazowych i zahamowanie degradacji terenów zieleni;
 - podporządkowanie form zagospodarowania funkcjom przyrodniczym.

STREFY FUNKCJONALNE:**STREFA ŚRÓDMIEŚCIA FUNKCJONALNEGO**

- Strefa śródmieścia funkcjonalnego, obejmująca Śródmieście oraz fragmenty Woli, Pragi Północ i Południe, Mokotowa, Ochoty i Żoliborza, stanowi obszar przewidziany dla koncentracji funkcji usługowych o znaczeniu stołecznym, metropolitalnym, krajowym i międzynarodowym, w tym inwestycji celu publicznego, które w połączeniu z zabudową mieszkaniową będą ogniskowały życie społeczne metropolii warszawskiej.
- Dla struktury przestrzennej strefy zasadnicze znaczenie mają:
 - historyczne układy przestrzenne (poza śródmiejsko-praskim Centrum Warszawy i Skarpą Warszawską), w tym m.in.: Żoliborz Historyczny z Koloniami Dziennikarską, Urzędniczą, Oficerską i WSM, Kolonia Lubeckiego i Staszica wraz z Zieleńcem Wielkopolskim, Saska Kępa Stary Mokotów, jak również powojenna zabudowa okresu socrealizmu Ochoty, Mokotowa i Woli;
 - historyczne parki i ogrody: Park Skaryszewski wraz Zieleńcem przy ul. Stanisława Augusta, Park Dreszera, Park Marszałka Rydza Śmigłego, Park na Książęcym, Park Zgrupowania AK „Kryotka”, Park Morskie Oko, oraz ogólnodostępna zieleń urządzona, w tym Pole Mokotowskie, skwery i zieleńce,
 - zabytkowe cmentarze: zespół Cmentarzy Powązkowskich, Cmentarz Mauzoleum Żołnierzy Radzieckich, zespół cmentarzy na Woli;
- Dla przekształceń przestrzennych w strefie istotne jest:
 - ochrona integralności układów przestrzennych i walorów historycznej zabudowy oraz zieleni miejskiej,
 - uzupełnianie i podniesienie jakości układu przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym z powiązaniem;

- wprowadzanie zmian jakościowych, podnoszących atrakcyjność zamieszkiwania i inwestowania w przestrzeni śródmiejskiej oraz rozwijanie istotnych dla całego miasta cech zagospodarowania obszaru śródmiejskiego, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów niezagospodarowanych, zdegradowanych, bądź źle wykorzystywanych;

STREFA MIEJSKA

- Obszary w strefie miejskiej – gdzie dominujące są tereny mieszkaniowe, a przeważająca forma zabudowy to wielorodzinne osiedla budowane w technologii prefabrykowanej, realizowane w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, a także tereny przemysłowe – będą obszarami działań modernizacyjnych i restrukturyzacyjnych ukierunkowanych na wprowadzanie zmian jakościowych, podnoszących atrakcyjność zamieszkiwania i inwestowania.
- W strukturze przestrzennej strefy ważne znaczenie mają:
 - historyczne układy przestrzenne zarówno z okresu przedwojennego, jak i powojennego, którymi są w szczególności: fortyfikacje XIX-wiecznej Twierdzy Warszawa, cmentarze, zespoły osiedli mieszkaniowych na Starych Bielaniach, miasta-ogrody: Stare i Nowe Włochy, Sadyba, Młociny, Boernerowo, a także socrealistyczne osiedla mieszkaniowe takie jak m.in.: Koło, WSM Mokotów, Wierzbno, Osiedle Młodych, jak również osiedla z późniejszych lat 60-tych np. Osiedle Sady Żoliborskie, Szwoleżerów, Przyczółek Grochowski i inne,
 - ogólnmiejska zieleń urządzona, w tym parki, skwery oraz zieleń osiedlowa,
- Dla przekształceń przestrzennych w strefie istotne jest:
 - utrzymanie i rewaloryzacja historycznie ukształtowanych układów urbanistycznych,
 - utrzymanie i rewaloryzacja historycznych parków i ogrodów oraz tworzenie nowych obszarów ogólnodostępnej zieleni urządzonej; parki skwery, zieleńce;
 - wprowadzanie w monofunkcyjnych wielorodzinnych osiedlach mieszkaniowych zróżnicowania funkcjonalnego;
 - wykształcenie centrów dzielnicowych i lokalnych, a także wprowadzenie zmian zmierzających do poprawy obsługi transportem publicznym;
 - wykształcenie układu przestrzeni o charakterze reprezentacyjnym i ich powiązań;
- przekształcanie zdegradowanych terenów przemysłowych w kierunku wytworzenia struktur zabudowy o charakterze miejskim.

STREFA PRZEDMIEŚĆ

- Strefa przedmieść, obejmująca obszary usytuowane na obrzeżach miasta, w dzielnicach: Białoleka, Rembertów, Wawer, Wesola, Wilanów, Ursynów (Piry), Bemowo i Bielany – to tereny wymagające podporządkowania sposobu i form zagospodarowania warunkom wynikającym z ochrony wartości przyrodniczych i środowiska. Występujące tu duże powierzchnie terenów użytkowanych rolniczo z rozproszoną zabudową mieszkaniową, zwarte kompleksy leśne z enklawami zabudowy jednorodzinnej – to w przeważającej części tereny ze wskazaniem wspomagania systemu przyrodniczego miasta.
- W strukturze przestrzennej strefy ważne znaczenie mają:
 - elementy naturalne krajobrazu: Wisła i tereny zieleni nadwiślańskiej z układem hydrograficznym wraz z krajobrazem przyrodniczym Skarpy Warszawskiej (północny i południowy odcinek), skarpy tarasów nadzalewowych i wzgórza wydmowe - stanowiące zidentyfikowany System Przyrodniczy Warszawy,
 - kompleksy leśne i tereny z nimi powiązane, wchodzące w skład Mazowieckiego Parku Krajobrazowego wraz z otuliną, a także otuliny Kampinoskiego Parku Narodowego
 - obszary i tereny objęte różnymi formami ochrony przyrody w tym rezerваты przyrody i użytki ekologiczne, oraz tereny proponowane do objęcia ochroną;
 - historyczne układy przestrzenne: elementy fortyfikacji XIX-wiecznej Twierdzy Warszawa, a także zespoły pałacowo-parkowe związane z krajobrazem kulturowym Skarpy Warszawskiej (północnego i południowego odcinka),

- Dla przekształceń przestrzennych w strefie istotne jest:
 - ochrona terenów otwartych, leśnych i terenów o wartościach przyrodniczych związanych z układem hydrograficznym cieków wodnych, jezior i stawów, a także obszarów ochrony dziedzictwa kulturowego;
 - powstrzymanie rozproszonych działań inwestycyjnych na terenach nieprzewidzianych do zabudowy poprzez wskazanie terenów planowanej zabudowy z warunkiem zapewnienia zgodności między chłonnością i odpornością środowiska, a rodzajem i intensywnością zagospodarowania - ograniczenie intensywności i gabarytów zabudowy,
 - wykształcenie centrów dzielnicowych i lokalnych, a także wprowadzenie zmian zmierzających do poprawy obsługi transportem publicznym;

3.2. ROZMIESZCZENIE REKLAM NA OBSZARZE MIASTA

W odniesieniu do wszystkich stref funkcjonalnych przyjęto jako generalne założenie i kierunek zmian w zakresie rozmieszczania reklam na obszarze miasta - ograniczenie liczby i różnicowanie wielkości reklam w dostosowaniu do warunków lokalnych.

3.3. PRZEZNACZENIE TERENÓW

Podstawową zasadą w przeznaczaniu terenów jest równoważenie funkcji na całym obszarze miasta i tworzenie wielofunkcyjnych struktur przestrzennych. Przyjmując te założenie wydzielono w strefach funkcjonalnych niewielkie tereny o jednorodnych lub niekolidujących ze sobą rodzajach zainwestowania.

Wyodrębniono następujące tereny:

- tereny wielofunkcyjne, koncentrujące usługi o charakterze międzynarodowym, krajowym i ogólnomiejskim, /C, (C)²⁹, w tym C/UH tereny wielofunkcyjne z dopuszczeniem funkcji handlowej o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m²,
- tereny usług, /U..., (U...)³⁰,
- tereny zabudowy mieszkaniowej, /M..., (M...)/, w tym tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej:
 - wielorodzinnej /M 1/
 - jednorodzinnej / M 2/
 - tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na gruntach leśnych³¹ /M3/
- tereny produkcyjno-usługowe /PU, (PU)/
- tereny zieleni /Z..., (Z...)/ w tym tereny zieleni:
 - leśnej, /ZL/;
 - nadwiślańskiej, /ZW/;
 - urządzonej (parki, skwery, ogrody działkowe, dydaktyczne, jordanowskie itp.) /ZP1/;
 - urządzonej z udziałem terenów sportu i rekreacji ruchowej /ZP2/;
 - urządzonej w ramach systemu fortecznego XIX - wiecznej Twierdzy Warszawa, /ZF/;
 - tereny parków historycznych na gruntach leśnych³² /ZP/ZL/
 - tereny cmentarzy /ZC/;

²⁹ Symbole bez nawiasów określają istniejące (zachowane) funkcje terenów w obszarach zurbanizowanych z możliwością uzupełnień.

Symbole podane w nawiasach określają planowane funkcje terenów w obszarach rozwojowych lub wskazanych do przekształceń.

³⁰ Część terenów usług ma określony profil – wskazano go na rysunku studium, dla części może on zostać uściślony w m.p.z.p.

³¹ Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione (zgodnie z ewidencją gruntów)

³² Tereny posiadające obecnie zabytkowy i przyrodniczy status ochrony (wpis do Rejestru Zabytków oraz uznanie za rezerwat) tj.: park w Morysinie i Natolinie oraz dolna część parku przy pałacu Rozkosz (Ursynów)

- tereny obiektów i urządzeń infrastruktury inżynierskiej, ///;
- tereny obiektów i urządzeń komunikacji, /K/.

3.4. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

Do głównych celów polityki zagospodarowania przestrzennego, realizujących cele strategiczne rozwoju miasta w zakresie budowy tożsamości Warszawy, należy ochrona historycznej tożsamości miasta w kształtowaniu urbanistycznej przyszłości Warszawy.

Celem wprowadzenia ochrony jest:

- zachowanie zidentyfikowanych wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego materialnego i niematerialnego;
- wyeksponowanie obszarów i obiektów o istotnych wartościach zabytkowych i kulturowych, w tym historycznej sylwetki miasta na Skarpie Warszawskiej;
- zahamowanie procesów degradacji zabytków i przeciwdziałanie negatywnym zmianom funkcjonalno-przestrzennym w obszarach posiadających wartości kulturowe, w tym utrzymanie tradycyjnej wysokości historycznych części miasta.

W celu ochrony wartości zabytkowych i kulturowych w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym określono:

- obszary i obiekty, które ze względu na posiadane wartości kulturowe objęte zostały ochroną konserwatorską lub urbanistyczną, w tym wskazano:
 - obszary prawnej ochrony konserwatorskiej z mocy ustawy z dnia 23 lipca 2003r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, którymi są: obszar uznany za pomnik historii, obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków, stanowiska i obszary archeologiczne wpisane do rejestru zabytków,
 - obszary objęte strefami ochrony konserwatorskiej oraz strefami obserwacji archeologicznej oraz obszary stanowiące dobra kultury współczesnej - do ochrony prawem miejscowym,
 - przewidywane do utworzenia parki kulturowe: Wilanowski Park Kulturowy, Park Kulturowy Zespołu Fortyfikacji XIX-wiecznej Twierdzy Warszawa
- generalne zasady ochrony dziedzictwa kulturowego oraz zasady ochrony wartości zabytkowych i kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej dla obszarów i obiektów, w tym ograniczenia w zagospodarowaniu.

Generalne zasady ochrony wartości zabytkowych, którym należy podporządkować kształtowanie zagospodarowania przestrzennego w obszarach dziedzictwa kulturowego to:

- zachowanie i konserwacja zabytkowej substancji;
- zachowanie zabytkowego układu urbanistycznego i kompozycji przestrzennej,
- rewitalizacja historycznych układów urbanistycznych, zabudowy oraz zabytkowego zagospodarowania terenu, według szczegółowych wytycznych konserwatorskich, opracowanych w oparciu o wyniki prac badawczych i analiz konserwatorskich dla całych założeń przestrzennych lub obszaru,
- podporządkowanie wymogom konserwatorskim dopuszczalnych przekształceń zabytkowej zabudowy i zagospodarowania terenu,
- wykluczenie lokalizowania obiektów dysharmonizujących z historycznym sąsiedztwem i przesłaniających obiekty zabytkowe, w tym ograniczenie lokalizowania naziemnych obiektów infrastruktury technicznej,
- ograniczenie dowolności w stosowaniu rozwiązań technicznych, materiałów i kolorystyki, w tym nawierzchni, a także materiału roślinnego,
- nowe zagospodarowanie: zabudowa, nawierzchnie ulic i placów, wyposażenie urbanistyczne winno charakteryzować się wysokimi walorami estetycznymi i użytkowymi – obowiązuje ograniczenie dowolności w stosowaniu rozwiązań technicznych, materiałów i kolorystyki, w tym nawierzchni, a także materiału roślinnego oraz ograniczenie wprowadzania reklam i informacji wizualnej,
- uwzględnianie wymogów ochrony archeologicznej,
- wymóg poprzedzenia prac planistycznych oraz rewitalizacyjnych obszarów szczegółowymi wytycznymi konserwatorskimi oraz kompleksową oceną stanu i funkcjonowania obszaru, opartą na analizach i studiach, łącznie ze studiami krajobrazowymi i panoram,

- dopuszczenie w uzasadnionych przypadkach odstępstwa od zasad ochrony określonych w tekście studium, wyłącznie w wyniku przeprowadzenia prac badawczych lub szczegółowych zaleceń konserwatorskich uszczegóławiających przedmiot ochrony oraz sposób i zakres ochrony.

3.5. OCHRONA ŚRODOWISKA I JEGO ZASOBÓW

Perspektywa rozwoju Warszawy wiąże się z koniecznością harmonizowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego z ochroną środowiska przyrodniczego. Oznacza to zachowanie zasobów i ochronę jakości środowiska poprzez określenie zasad korzystania z przestrzeni Warszawy. Zasady te łączą interes publiczny i prywatny z funkcjami przyrodniczymi. Jest to szczególnie ważne w kontekście członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Zobowiązania w sferze ochrony środowiska stanowią istotną część zapisów traktatu o przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, do których odwołują się dokumenty strategiczne, plany i programy w zakresie ochrony środowiska i zagospodarowania przestrzennego.

Program ochrony środowiska Warszawy opierającym, wyznacza cele, priorytety i zadania, których realizacji służą m.in. instrumenty prawne. Wśród nich szczególne miejsce zajmuje planowanie przestrzenne. Działania w zakresie ochrony środowiska zostały osadzone w kierunkach polityki przestrzennej Warszawy.

Do głównych celów polityki zagospodarowania przestrzennego miasta w zakresie ochrony środowiska i jego zasobów należy:

- ochrona walorów środowiska, przyrody i krajobrazu;
- poprawa jakości wód powierzchniowych i ochrona zasobów wodnych;
- ochrona przed hałasem komunikacyjnym i przemysłowym;
- osiągnięcie wymaganych standardów jakości powietrza atmosferycznego;
- przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska na skutek wystąpienia awarii przemysłowych oraz awarii wynikających z transportu niebezpiecznych materiałów.

Za podstawowe kierunki ochrony środowiska i kształtowania funkcji przyrodniczych uznano:

- utrzymanie ciągłości przestrzennej i funkcjonalnej obszarów o szczególnych wartościach przyrodniczych i krajobrazowych, pełniących ważne funkcje klimatyczne (wymiany i regeneracji powietrza), biologiczne (siedliskotwórcze) i hydrologiczne (zasilania i retencji wód powierzchniowych i podziemnych) jako Systemu Przyrodniczego Warszawy³³ oraz zapewnienie jego ciągłości w ramach ekologicznych powiązań ponadregionalnych i regionalnych,
- wyeksponowanie w strukturze miasta obszarów o dużych wartościach przyrodniczych i krajobrazowych;
- zahamowanie degradacji terenów zieleni.
- poprawę jakości środowiska,
- wzrost bezpieczeństwa ekologicznego.

W tym celu określono w studium:

- System Przyrodniczy Warszawy (SPW) i zasady ochrony na obszarach wchodzących w skład systemu;
- obszary i obiekty ochrony przyrody oraz zasady ich ochrony,
- zasady ochrony powierzchni ziemi, w tym terenów eksponowanych w krajobrazie miasta;
- zasady ochrony zasobów wodnych i ich jakości;
- zasady ochrony przed zagrożeniami związanymi z hałasem komunikacyjnym i lotniczym, zanieczyszczeniami powietrza, polami elektromagnetycznymi, i poważnymi awariami związanymi m.in. z występowaniem zakładów o dużym ryzyku, stwarzających potencjalne zagrożenia dla ludności tras dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne.

3.6. ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Kierunki rozwoju systemów komunikacji Warszawy zostały określone na podstawie analizy uwarunkowań transportowych wynikających z diagnozy stanu istniejącego, oraz zgodnie z przyjętymi celami polityki transportowej dla Warszawy.

Polityka transportowa dla Warszawy wywodzi się ze zrozumienia konsekwencji, jakie dla przestrzeni publicznej i ruchu samochodowego mogłoby mieć nieograniczone udostępnienie samochodom obszaru miasta. W gęsto zabudowanych obszarach miasta próby nadążania z rozbudową dróg i parkingów za rosnącą motoryzacją skazane są na niepowodzenie. W rezultacie uznano, że zamiast dostosowywać przepustowość systemu do rosnących potrzeb ruchu samochodowego, należy wpłynąć na zmniejszenie zapotrzebowania na ruch. Zgodnie z tendencjami europejskimi przyjęto politykę zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju, rozumianego jako zapewnienie równowagi między rozwojem gospodarczym, osiągnięciem celów społecznych i ochroną środowiska.

Szczególne znaczenie przypisuje się wzmocnieniu roli i zasięgu działania transportu publicznego, ponieważ zapewnia to:

- oszczędność środowiska w skali lokalnej i globalnej, głównie jako rezultat niższej energochłonności i emisji spalin w przeliczeniu na jednego pasażera;
- oszczędność terenów miejskich, ze względu na mniejsze zapotrzebowanie na powierzchnie ulic, skrzyżowań i miejsc przechowywania pojazdów;
- oszczędność środków na inwestycje transportowe, służące zaspokojeniu potrzeb użytkowników komunikacji indywidualnej (tzn. na rozbudowę dróg i parkingów);
- poprawę bezpieczeństwa ruchu, poprzez zmniejszenie liczby ofiar i pozostałych skutków wypadków drogowych;
- lepszą ochronę wartości naturalnych i kulturowych.

Generalnym celem polityki transportowej dla Warszawy jest takie usprawnienie i rozwój systemu transportowego, aby stworzyć warunki dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i cywilizacyjne.

Realizacja celu generalnego wymaga szeregu skoordynowanych działań o różnym charakterze: inwestycyjnych, modernizacyjnych, organizacyjnych, prawnych, fiskalnych, komunikacji społecznej, itp.

Sformułowanie kierunków rozwoju systemów komunikacji w ramach *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy* jest jednym z najważniejszych działań koordynujących rozwój transportu.

Kierunki rozwoju komunikacji przedstawiono w podziale na trzy generalne zagadnienia:

- układ drogowo-uliczny Warszawy, wraz z siecią dróg rowerowych,
- układ komunikacji zbiorowej,
- strefy zróżnicowanych warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów.

UKŁAD DROGOWO-ULICZNY

Rozwijanie układu drogowo-ulicznego będzie prowadzone poprzez działania zarówno o charakterze inwestycyjnym, jak i z wykorzystaniem środków organizacji ruchu, umożliwiających jego segregację, przy czym szczególnie ważne będzie rozdzielenie: ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego oraz ruchu osobowego od ruchu towarowego (samochody ciężarowe i dostawcze).

Układ drogowo-uliczny zapewni sprawne powiązanie z trasami zewnętrznymi (autostradą i krajowymi drogami ekspresowymi), które będą na obszarze miasta i w jego bezpośredniej bliskości spełniać rolę systemu obwodowego w stosunku do terenów zurbanizowanych. Powstaną obwodowe połączenia międzdyzielnicowe oraz trasy mostowe, omijające obszary centralne. Zostanie zapewniona sprawna obsługa terenów zainwestowanych z zachowaniem hierarchiczności systemu ulicznego oraz bezpośrednia obsługa otaczającego zagospodarowania kosztem funkcji szybkiego tranzytu w centrum miasta. Układ drogowo-uliczny uzupełniony zostanie siecią dróg rowerowych. Obecny układ dróg rowerowych liczy ok. 200 km długości; docelowo planuje się dalsze 900 km dróg rowerowych.

³³ System Przyrodniczy Warszawy (SPW) jest zidentyfikowaną i wyodrębnioną częścią miasta, pełniącą nadrzędne funkcje przyrodnicze (biologiczną, klimatyczną i hydrologiczną) oraz podporządkowane jej funkcje pozapryrodnicze, m.in. mieszkaniową, rekreacyjną i wypoczynkową oraz estetyczną. SPW tworzą obszary o różnym charakterze, sposobach zagospodarowania i zainwestowania, a także o różnych cechach i walorach środowiska przyrodniczego



Powiązania z trasami zewnętrznymi

Realizacja sieci dróg ekspresowych-krajowych, planowana przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, umożliwi wytworzenie obwodnicy ekspresowej, za pośrednictwem której wyprowadzony będzie ruch z Warszawy na zewnątrz – w powiązaniach z trasami międzynarodowymi i krajowymi. Między innymi wzmocnione zostanie połączenie komunikacyjne z aglomeracją łódzką. Istotnie poprawione zostaną również relacje z układem dróg aglomeracyjnych.

Obwodowe połączenia międzydzielnicowe.

Realizację obwodowych połączeń międzydzielnicowych zapewni obwodnica ekspresowa oraz dwie wewnętrzne obwodnice miejskie: obwodnica śródmiejska, obwodnica miejska.

Rozwój planowanych połączeń międzydzielnicowych stworzy ułatwienia w poruszaniu się wewnątrz miasta i ograniczy uciążliwości komunikacyjne w jego części centralnej.

Połączenia mostowe

Dążenie do ograniczenia transportochłonności układu drogowego wymaga zwiększenia liczby przepraw mostowych i tras drogowych łączących układy uliczne po obu stronach Wisły.

Połączenia przez Wisłę zapewnią mosty:

- istniejące: Grota-Roweckiego, Gdański, Śląsko-Dąbrowski, Świętokrzyski, Poniatowskiego, Łazienkowski, Siekierkowski
- projektowane: most Północny, most w ciągu ulic Budowlanej – Krasińskiego, most Na Zaporze i most Południowy.

Dodatkowo przewiduje się także realizację w strefie staromiejskiej dwóch lokalnych powiązań łączących obszar Starego Miasta i Pragi.

Układ uliczny

Układ uliczny miasta ukształtowano z uwzględnieniem struktury hierarchicznej. Sieć dróg ekspresowych, dróg głównych ruchu przyspieszonego i głównych współpracować będzie z ulicami zbiorczymi i lokalnymi obsługującymi bezpośrednio tereny zurbanizowane.

W obszarze ścisłego centrum miasta przewiduje się także ukształtowanie układu ulicznego, które preferować będzie ruch pieszy i zapewni rowerowy. Jednocześnie stworzone zostaną warunki do prowadzenia komunikacji zbiorowej oraz obsługi ruchu dojazdowego i wewnętrznego.

W obszarze śródmiejskim tworzone będą strefy ruchu uspokojonego, gdzie obowiązywał będzie zakaz ruchu indywidualnego i samochodów ciężarowych, oraz strefy ruchu pieszego i rowerowego.

Drogi rowerowe

Obecny układ dróg rowerowych liczy ok. 200 km długości. Docelowo planuje się dalsze 900 km dróg rowerowych. Umożliwi to osiągnięcie wskaźnika gęstości sieci na poziomie 0,65 km/1000 mieszkańców.

Rozwój systemu dróg dla ruchu rowerowego będzie następować poprzez:

- tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego,
- przystosowywanie ulic do wspólnego ruchu pieszych, rowerzystów i pojazdów samochodowych,
- budowę samodzielnych dróg rowerowych, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego,
- tworzenie stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/godz.,
- dopuszczanie ruchu rowerowego na ulicach zamkniętych dla ruchu samochodowego.

TRANSPORT ZBIOROWY

Warszawa dysponuje stosunkowo dobrze rozwiniętą siecią transportu szynowego. Największe potoki pasażerskie obserwowane są na kierunkach do centrum miasta, tam gdzie stworzono bogaty system połączeń tramwajowych (3 trasy na kierunku wschód-zachód i 4 trasy na kierunku północ-południe), metro i kolej.

Priorytetowym kierunkiem rozwoju systemu komunikacji publicznej jest zintegrowanie szynowych systemów transportu zbiorowego. Współpracujące systemy: kolejowy, tramwajowy, metro – zapewnią możliwość komunikacji wewnątrzmięjskiej i dojazdy ze strefy podmiejskiej.

Uzupełnieniem systemów szynowych jest sieć komunikacji autobusowej. Autobusy dowozić będą pasażerów do najbliższych multimodalnych węzłów przesiadkowych zlokalizowanych na trasach linii kolejowych, metra lub pętach tramwajowych i dużych przystankach tramwajowych.

Rozwój systemu komunikacji publicznej powinien być zapewniony poprzez:

- podniesienie standardu systemu kolejowego związanego z obszarem miasta i aglomeracji do poziomu szybkiej kolei miejskiej (SKM)
- podniesienie standardu systemu tramwajowego poprzez uproszczenie układu linii, wprowadzenie taboru niskopodłogowego, modernizację infrastruktury torów, zasilania, przystanków i prawidłową organizację węzłów przesiadkowych, zainstalowanie systemów informacji dla pasażerów – na przystankach i wewnątrz taboru; przewiduje się także rozwój systemu na wybranych trasach
- zapewnienie priorytetu w ruchu ulicznym dla tramwajów i autobusów
- jak najszybsze doprowadzenie I linii metra do Młocin, a następnie rozbudowę systemu metra w zależności od tempa wzrostu potrzeb ruchowych i możliwości finansowych miasta.

W zakresie integracji systemów transportu przewiduje się:

- budowę systemu parkingów *Parkuj i jedź (P+R)*
- budowę, modernizację i przebudowę węzłów przesiadkowych pomiędzy różnymi rodzajami systemów transportu,
- uruchamianie dynamicznych systemów informacji pasażerskiej (wizualnej i głosowej) ułatwiających dokonywanie przesiadek.

Ważnymi aspektami integracji systemów transportu jest także:

- dostosowanie węzłów przesiadkowych do potrzeb niepełnosprawnych użytkowników
- doprowadzenie do wykorzystywania jednego biletu na wszystkie środki komunikacji publicznej w aglomeracji,
- ułatwienie sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem osobistym podróżujących (monitoring, patrole).

System kolejowy

System kolejowy wymaga przede wszystkim zasadniczego podniesienia standardu obsługi pasażerskiej. Nacisk zostanie położony na działania modernizacyjne i organizacyjne podnoszące funkcjonalność i sprawność systemu, w szczególności dla powiązań podmiejskich i wewnątrzmięjskich.

Najważniejsze działania to:

- przebudowa i modernizacja istniejących dworców kolejowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich roli jako węzłów przesiadkowych.
- uzupełnienie sieci o odcinek linii kolejowej od rejonu istniejącego przystanku osobowego Wola do przystanku końcowego zlokalizowanego w rejonie dawnego Dworca Głównego.
- adaptacja i modernizacja istniejących linii i łącznic z budową dodatkowych przystanków osobowych – między innymi należy zbadać następujące lokalizacje: Niedźwiadek, Bracka, Zacisze, Utrata, Wiatraczna, Obozowa, Radzyńska, Targówek, Św. Wincentego, Bródno.
- uzupełnienie sieci o łącznicę kolejową od linii nr 8 Warszawa - Kraków do podziemnego dworca kolejowego zlokalizowanego w rejonie terminali pasażerskich w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina.
- skrócenie czasu dotarcia do przystanków kolejowych poprzez zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym.

System metra

System metra wymaga działań inwestycyjnych. Najważniejsze z nich to:

- dokończenie I linii metra, prowadzonej wzdłuż ul. Kasprzycza do węzła „Młocin” (stacja A-23);
- uzupełnienie I linii metra o następujące stacje: plac Konstytucji (A-12), Muranów (A-16);
- budowa II i III linii metra obsługujących wielkie dzielnice i osiedla mieszkaniowe położone w lewobrzeżnej części Warszawy (m.in. Wola, Bemowo) i w części praskiej (m.in. Targówek, Bródno, Gocław) i przechodzących przez śródmieście Warszawy.

**System tramwajowy**

System tramwajowy wymaga przede wszystkim modernizacji tras w 4 korytarzach:

- pętla Gocławek - rondo Wiatraczna - Al. Jerozolimskie - pętla Banacha;
- rondo Starzyńskiego – Okopowa – Towarowa - pl. Zawiszy;
- pętla Piaski - pl. Grunwaldzki - al. Jana Pawła II - pętla Rakowiecka z odgałęzieniem pętla Potocka - pl. Grunwaldzki;
- pętla Cm. Wolska – Wolska – al. Solidarności - Dw. Wileńskich.

W związku z nowymi potrzebami wynikającymi ze zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta i lokowaniem nowych miejsc zamieszkania i zatrudnienia, uzupełnienia wymaga także układ tras oraz zaplecze techniczne systemu tramwajowego.

Najważniejsze inwestycje to:

- budowa linii tramwajowej w ul. Powstańców Śląskich – od ul. Górczewskiej do ul. Radiowej;
- budowa linii tramwajowej wzdłuż projektowanej trasy Mostu Północnego, od węzła przesiadkowego „Młociny” ze stacją metra A-23, do obszaru osiedla Tarchomin i pętli w Winnicy;
- budowa przedłużenia linii tramwajowej wzdłuż ulicy Modlińskiej, od pętli na Żeraniu do skrzyżowania z ul. Światowida i połączenie z linią prowadzoną od strony trasy mostu Północnego;
- budowa linii tramwajowej Banacha – Wilanów;
- budowa linii tramwajowej Bemowo – Banacha; należy zbadać możliwość przejścia pod terenami Dworca Zachodniego, w kierunku ul. Bitwy Warszawskiej 1920r. i ul. Banacha;
- budowa linii wzdłuż ul. Gagarina, Czerniakowskiej-bis do Łuku Siekierskiego; budowa linii w ciągu ulic Krasińskiego-Budowlana i Św. Wincentego od Placu Wilsona do centrum handlowego w rejonie węzła Trasy AK z ul. Głębocka;
- budowa linii w ciągu Trasy Mostu Północnego od Traktu Nadwiślańskiego do wschodniej granicy miasta;
- budowa, w miarę potrzeb ruchowo-eksploatacyjnych, nowej zajezdni w rejonie Żerania Wschodniego-Annopola.

Komunikacja autobusowa

Poprawa warunków funkcjonowania miejskiej komunikacji autobusowej nastąpi poprzez wymianę taboru oraz usprawnienie węzłów przesiadkowych i zarządzania ruchem. Ponadto niezbędne jest:

- wprowadzanie, w większym niż dotychczas stopniu, wydzielonych pasów ruchu dla autobusów,
- stosowanie priorytetów dla autobusów w sygnalizacji świetlnej,
- rozszerzanie w ścisłym centrum miasta strefy ulic z ograniczeniami dla ruchu indywidualnego i dopuszczonym ruchem autobusowym.

Poprawa funkcjonowania komunikacji autobusowej międzynarodowej, dalekobieżnej i regionalnej wymaga modernizacji i budowy nowych dworców autobusowych, spełniających także rolę zintegrowanych węzłów przesiadkowych.

Modernizacji wymagają:

- Dworzec Zachodni – obsługujący ruch międzynarodowy i krajowy; dworzec ten powinien zostać zintegrowany z dworcem kolejowym i komunikacją miejską
- Dworzec Południowy przy al. Wilanowskiej – zintegrowany z węzłem przesiadkowym umożliwiającym wymianę pasażerską między stacją metra, przystankami tramwajowymi i autobusów miejskich oraz parkingiem P+R.

Nowe inwestycje są niezbędne dla:

- Dworca Północnego, obsługującego ruch podmiejski, który przejmie funkcje istniejącego Dworca Marymont; w zintegrowanym węzle przesiadkowym Młociny, obok stacji metra, pętli tramwajowej i autobusów miejskich, parkingu P+R, przewidziano lokalizację dworca autobusów podmiejskich;
- Dworca Wschodniego, obsługującego połączenia krajowe przeniesione z istniejącego dworca Stadion; konieczna jest przebudowa całego kompleksu tworzącego zintegrowany węzeł komunikacyjny jakim jest dworzec kolejowy Warszawa-Wschodnia.

System lotniczy

W dziedzinie kształtowania infrastruktury transportu lotniczego nadrzędnym celem jest zminimalizowanie uciążliwości związanych z działaniem portu lotniczego w Warszawie. Przyjęto, że:

- maksymalna docelowa wielkość lotniska jest limitowana deklarowaną przez Państwowe Przedsiębiorstwo *Porty Lotnicze* przepustowością terminali: terminal 1 – 3,5 mln pas./rok, terminal 2 – 6,5 mln pas./rok;
- obsługa komunikacyjna lotniska zapewniona będzie poprzez realizację układu dróg wyższego rzędu oraz połączenia kolejowego w formie łącznicy od linii nr 8 Warszawa - Kraków do podziemnego dworca kolejowego zlokalizowanego w rejonie terminali pasażerskich.

STREFY ZRÓŻNICOWANYCH WARUNKÓW OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ I PARKOWANIA POJAZDÓW

Planowane uprzywilejowanie komunikacji publicznej i ograniczenie dostępności obszaru centrum Warszawy dla ruchu samochodowego oznacza potrzebę zróżnicowania środków realizacji polityki transportowej w zależności od charakteru obszaru, dla którego będą zastosowane.

W związku z tym dokonano podziału miasta na trzy główne strefy różniące się:

- stopniem uprzywilejowania transportu publicznego;
- stopniem ograniczenia ruchu samochodów osobowych i ciężarowych;
- wymaganiami dotyczącymi liczby miejsc parkingowych.

Charakterystyka stref:

Strefa I – śródmiejska - obejmująca obszar ścisłego śródmieścia lewo- i prawobrzeżnego z obszarami istniejącej intensywnej zabudowy i tereny przewidziane do przekształceń i intensyfikacji istniejącej zabudowy. W strefie I przewiduje się priorytet dla komunikacji publicznej oraz wysoki standard jej dostępności (odległość dojścia pieszego do przystanków komunikacji zbiorowej nie powinna przekraczać 300 metrów), przy jednoczesnym ograniczeniu ruchu samochodowego i stosowaniu zrównoważonej polityki parkingowej (ilość miejsc parkingowych dostosowana będzie do wielkości ruchu wynikającej z przepustowości ulic);

Strefa II – miejska – obejmująca pozostałe obszary zwartej zabudowy oraz dzielnicowe centra usługowe;

Strefa III – przedmieść – obejmująca pozostałe tereny w granicach administracyjnych miasta.

W następnych strefach dopuszczona jest większa swoboda użytkowania samochodu i parkowania.

Dla poszczególnych stref konieczne jest opracowanie szczegółowych norm parkingowych; podstawą do określenia normatywu parkingowego są następujące ogólne wskaźniki:

| strefa I | Wskaźniki parkingowe | | |
|---------------------|---|---|---|
| | dla biur i urzędów | dla handlu i usług | dla mieszkańców |
| podstrefa Ia | nie więcej niż 5 miejsc/ 1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów | nie więcej niż 10 miejsc /1000 m ² pow. użyt. handlu i usług | 1 miejsce /1 mieszkanie/ lub mniej |
| podstrefa Ib | nie więcej niż 10 miejsc/ 1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów | nie więcej niż 15 miejsc /1000 m ² pow. użyt. handlu i usług | 1 miejsce/1 mieszkanie/ lub mniej |
| podstrefa Ic | 10-18 miejsc/1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów | 15 – 25 miejsc /1000 m ² pow. użyt. handlu i usług | 1 miejsce/1 mieszkanie |
| strefa II | 18-30 miejsc/ 1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów | 25-38 miejsc /1000 m ² pow. użyt. handlu i usług | 1 miejsce/1 mieszkanie, nie mniej jednak niż 1 miejsce/60 m ² pow. użyt. mieszkania |
| strefa III | 25-30 miejsc/ 1000 m ² pow. użyt. biur i urzędów | 30-60 miejsc/ 1000 m ² pow. użyt. handlu i usług | min. 1 miejsce/1 mieszkanie, nie mniej jednak niż 1 miejsce/60 m ² pow. użyt. mieszkania |

Należy przewidzieć miejsca postojowe dla rowerów w liczbie min. 10 miejsc/100 miejsc postojowych dla samochodów.

3.7. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY INŻYNIERYJNEJ

Na podstawie przeprowadzonej analizy stanu istniejącego, obowiązujących aktów prawnych oraz ustaleń zawartych w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego* i *Strategii rozwoju Warszawy* sformułowano główne cele rozwoju, którymi są:

- w zakresie zaopatrzenia w wodę: zapewnienie wszystkim mieszkańcom miasta wody na cele bytowo – socjalne o jakości akceptowanej przez odbiorców i spełniającej wymagane przepisami normy i standardy, utrzymanie wysokiego stopnia pewności dostawy wody w warunkach normalnych i w sytuacjach zagrożenia kryzysowego, poprawa stanu technicznego sieci dla zminimalizowania jej awaryjności, zapobiegania stratom wody i uniknięcia wtórnego zanieczyszczenia;
- w zakresie kanalizacji: oczyszczanie wszystkich ścieków odbieranych przez system kanalizacyjny miasta, zwiększenie zasięgu istniejącej sieci kanalizacyjnej (wyprzedzanie inwestycjami kanalizacyjnymi przedsięwzięć związanych z rozwojem miasta), stosowanie rozwiązań indywidualnych odprowadzania i oczyszczania ścieków na terenach o niskiej intensywności zabudowy, jeżeli względy ochrony środowiska oraz ekonomiczne i finansowe nie będą stanowiły przeciwwskazań, stworzenie nowych rozwiązań w zakresie gospodarki wodami opadowymi;
- w zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną poprawa bezpieczeństwa zasilania;
- w zakresie zaopatrzenia w ciepło dostosowanie źródeł energii do wymagań ochrony środowiska, zapewnienie poprawy niezawodności i właściwych parametrów jakościowych dostaw energii cieplnej dla obecnych i przyszłych odbiorców, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii (OZE) jako czynników wspomagających podstawowe nośniki energetyczne;
- w zakresie zaopatrzenia w gaz zwiększenie udziału paliwa gazowego w bilansie energetycznym miasta, wykorzystanie gazu jako podstawowego źródła ciepła na terenach o niskiej intensywności zabudowy;
- w zakresie usuwania i unieszkodliwiania odpadów – objęcie wszystkich mieszkańców zorganizowaną zbiórką odpadów, zwiększenie recyklingu, ograniczenie transportu odpadów na dalekie odległości oraz ilości odpadów deponowanych na wysypiskach.

WODOCIĄGI

- Kontynuacja programu MPWiK poprawy jakości wody w poszczególnych zakładach wodociągowych;
- Budowa II nitki magistrali przesyłowej z Wodociągu Północnego do Stacji Strefowej „Białoleka” (po 2020r);
- Budowa Stacji Strefowej „Bemowo” z układem przewodów doprowadzających i wyprowadzających wodę (po 2020r.);
- Rozbudowa sieci dosyłającej wodę w kierunku miejscowości podwarszawskich.
- Budowa nowych odcinków sieci magistralnej i rozbiórczej oraz remonty, przebudowa i modernizacje sieci istniejącej przy zastosowaniu nowoczesnych materiałów i rozwiązań technicznych.
- Zachowanie istniejącego systemu studni publicznych wykorzystujących głębokie poziomy wód podziemnych dla zaopatrzenia ludności w sytuacjach nadzwyczajnych i jego rozbudowa tylko dla takich potrzeb.
- Ograniczenie wykorzystania wód podziemnych na cele przemysłowe.

KANALIZACJA

- Modernizacja i rozbudowa oczyszczalni Czajka do wydajności nominalnej 500 tys.m³/dn, budowa układu przerzutowego, przesyłającego ścieki z lewego brzegu Wisły na prawy, rozwiązanie problemu gospodarki osadami ściekowymi.
- Zakończenie budowy oczyszczalni ścieków Południe wraz z układem dosyłowym i zrzutowym.
- Modernizacja i rozbudowa ogólnospławnego i rozdzielczego systemu kanalizacyjnego miasta.
- Stosowanie systemów indywidualnych do odprowadzania i oczyszczania ścieków na terenach o niskiej intensywności zabudowy.
- Uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej w zlewni kanalizacji rozdzielczej
- Przebudowa i modernizacja głównych odbiorników wód opadowych z terenów kanalizacji rozdzielczej
- Odtworzenie, przebudowa, rewitalizacja naturalnych stawów, jezior, zbiorników i zagłębień terenowych dla celów retencjonowania wód deszczowych.

ELEKTROENERGETYKA

- Poprawa powiązania Warszawskiego Węzła Energetycznego (WWE) z Krajowym Systemem Energetycznym (KSE) poprzez realizację południowego półpierścienia 400 kV wraz z nowymi GPZ (ewentualna budowa stacji 400/110kV Julianów) lub zastosowanie alternatywnego rozwiązania dla zapewnienia niezawodnego zasilania miasta w przyszłości (wykonanie w obszarze aglomeracji warszawskiej studium przebiegu południowego półpierścienia linii 400kV);
- Modernizacja stacji: GPZ *Mościska*, GPZ *Towarowa*, GPZ *Miłosna*.
- Budowa nowych stacji elektroenergetycznych 110/15 kV i linii elektroenergetycznych 110 kV.
- Sukcesywne kablowanie istniejącej sieci napowietrznej oraz ograniczenie budowy nowych linii nadziemnych, celem zmniejszenia szkodliwego oddziaływania na mieszkańców oraz poprawy estetyki miasta i lepszego wykorzystania istniejących terenów.
- Dopuszczenie przebudowy istniejących linii elektroenergetycznych o napięciu 220kV na linie o napięciu 400 kV, względnie na linie wielotorowe, wielonapięciowe.
- Zapewnienie bezpieczeństwa zasilania oraz zminimalizowanie skutków ewentualnych awarii, powodujących przerwy w dostawie energii.

TELEKOMUNIKACJA

Należy dążyć do pokrycia całego obszaru miasta siecią telekomunikacyjną kablową i radiową, spełniającą wymogi współczesnej teletransmisji cyfrowej i warunki ochrony przed promieniowaniem elektromagnetycznym.

CIEPŁOWNICTWO

W zakresie pracy źródeł ciepła:

- działania modernizacyjne i rozwojowe, mające na celu odnowienie istniejących urządzeń (często przestarzałych), takich jak: kotły parowe, kotły wodne, turbozespoły, a także budowa nowych jednostek wytwórczych oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń i spełnienie norm ochrony środowiska,
- zapewnienie poprawy niezawodności i właściwych parametrów jakościowych dostaw energii cieplnej dla obecnych i przyszłych odbiorców
- dopuszczenie budowy nowych jednostek produkujących ciepło o charakterze rozproszonym - decentralizacja mocy ciepłowniczej,
- poprawa współczynnika skojarzenia w źródłach ciepła, dzięki budowie nowych jednostek kogeneracyjnych.

W zakresie zasilania elektrociepłowni:

- możliwość dywersyfikacji paliw poprzez doprowadzenie gazociągów wysokiego ciśnienia do źródeł,
- rozbudowa układu przesyłowego,
- wykorzystywanie do produkcji ciepła niekonwencjonalnych i odnawialnych źródeł energii.

GAZOWNICTWO

- Zwiększenie wydajności technicznej systemu gazowniczego poprzez budowę gazociągu DN 700 Rembelszczyzna – Kawęczyn i DN 700 Kawęczyn – Świerk.
- Budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 mm relacji Rembelszczyzna – Huta Mory.
- Budowa stacji redukcyjno-pomiarowych: I stopnia przy Trasie Siekierkowskiej oraz na terenie Zawad w dzielnicy Wilanów, II stopnia: Olszynka Grochowska, Franciszkańska, Anielewiczka, Jagiellońska, Gagarina, Płaskowickiej I, Płaskowickiej II, Rakowiecka
- Budowa nowych odcinków sieci przesyłowej i stacji redukcyjnych II stopnia.

GOSPODARKA ODPADAMI

- Budowa niezbędnych obiektów do odzysku i unieszkodliwiania odpadów:
 - zakończenie rekultywacji składowiska odpadów Radiowo oraz rozbudowa kompostowni o sortownie odpadów zmieszanych, linię do demontażu odpadów wielkogabarytowych i magazyn do czasowego gromadzenia odpadów niebezpiecznych,



- modernizacja ZUSOK,
 - budowa dodatkowej instalacji do termicznego unieszkodliwiania odpadów z możliwością unieszkodliwiania osadów ściekowych,
 - budowa poza granicami miasta zakładu unieszkodliwiania odpadów komunalnych,
 - budowa na terenie oczyszczalni Czajka, węzła termicznego do unieszkodliwiania osadów ściekowych (dowożone tu będą również przefermentowane i wysuszone osady z oczyszczalni Południe),
 - budowa stacji przeładunkowej z sortownią przy ul. Kłobuckiej i Marsa,
- Rozbudowa sieci selektywnej zbiórki odpadów.
 - Podział odpadów „u źródła” na strumieniu dostosowane do systemu ich odzysku i unieszkodliwiania,
 - Objęcie wszystkich mieszkańców miasta zorganizowaną zbiórką odpadów.
 - Realizacja obiektów uzupełniających dla systemu wywozowego.
 - Zmniejszenie ilości odpadów deponowanych na wysypiskach.
 - Rozbudowa systemu stacji zlewnych z hermetycznym zbieraniem odpadów ciekłych, ograniczenie transportu tych odpadów oraz wprowadzenie kontroli funkcjonowania wywozu odpadów ciekłych.

3.8. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w zakresie systemu transportowego wskazane w planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego to:

- pierścień zewnętrzny Warszawy – stanowiący fragment krajowego układu drogowego, łączący się jednocześnie z miejskim systemem komunikacyjnym: Trasa Armii Krajowej, Trasa Mostu Północnego, Wschodnia Obwodnica Warszawy, Trasa Mostu Południowego,
- połączenia obwodowe wokół dzielnic centralnych: Trasa Armii Krajowej, Trasa NS, Trasa Siekierska, Trasa Olszyny Grochowskiej,
- pierścień ulic głównych wokół Śródmieścia: Towarowa, Trasa Mostu Gdańskiego, Trasa Armii Ludowej - planowany odcinek wschodni,
- nowe przeprawy przez Wisłę: Most Północny, Most Południowy.

Inwestycją celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w zakresie infrastruktury inżynierskiej wskazana w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego jest zamknięcie dwutorowego pierścienia linii 400 kV wokół Warszawy. Przebieg linii zostanie określony w oparciu o studium przebiegu w obszarze aglomeracji warszawskiej.

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie:

- infrastruktury społecznej – rozmieszczone zostaną w obszarach wskazanych dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej, a także na terenach określonych jako usługi. Szczegółowe ustalenie usytuowania ww. obiektów powinno nastąpić w planach miejscowych
- infrastruktury transportowej – rozmieszczone są na terenach oznaczonych na rysunku *Studium* i określonych w rozdziale XVI *Rozwój systemu transportowego tekstu studium*
- infrastruktury drogowej rozmieszczone są na terenach oznaczonych na rysunku studium dla dróg klasy Z – zbiorczych, G – głównych, GP – głównych ruchu przyspieszonego i określonych w rozdziale XVI *Rozwój systemu transportowego tekstu studium*; szczegółowe ustalenie przebiegu dróg lokalnych powinno nastąpić w planach miejscowych
- infrastruktury inżynierskiej rozmieszczone będą na terenach oznaczonych na rysunku studium i określonych w rozdziale XVII *infrastruktury technicznej tekstu studium*.
- ochrony środowiska dotyczą utworzenia lub powiększenia rezerwatu przyrody na obszarach wskazanych w rozdziale XV.2. Forma ochrony przyrody dla obszarów projektowanych i proponowanych do objęcia ochroną określona zostanie na podstawie odpowiednich studiów krajobrazowo-przyrodniczych.

Programy zawierające zadania rządowe służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych:

Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP) zgłoszony przez Ministra Obrony Narodowej, zawierający zadanie wpisane do centralnego rejestru zadań rządowych, które obejmuje na obszarze m. st. Warszawy modernizację infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli w Pyrach.

3.9. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ I REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI

Do obszarów wymagających przekształceń po przeprowadzeniu rekultywacji zaliczone zostały:

- tereny składowania odpadów przemysłowych pochodzące z: EC Żerań, Huty Lucchini i oczyszczalni Czajka;
- tereny dzikich wysypisk położone w strefie ochrony głównego zbiornika wód czwartorzędowych doliny środkowej Wisły;
- zdegradowane tereny położone w obszarach przemysłowych, które nie pełnią swej pierwotnej funkcji, a istniejące tam obiekty budowlane uległy znacznej dekapitalizacji;
- największe powierzchnie zdegradowane znajdują się w rejonach: Żerania (Praga Północ i Białołęka), Huty Lucchini (Bielany), Zakładów Mechanicznych Ursus, Żoliborza Przemysłowego, Czystego i Odolan (Wola), Targówka Przemysłowego, Służewca Przemysłowego;
- tereny kolejowe niepotrzebne kolei na cele statutowe (zasięg terytorialny powinien zostać określony w osobnym w opracowaniu studialnym, które może być wykonane w porozumieniu z koleją).

Do terenów wymagających rehabilitacji, w tym także rewaloryzacji zabytków i dóbr kultury współczesnej, zaliczone zostały historyczne układy i zespoły przestrzenne - obszary i obiekty ochrony dziedzictwa kulturowego.

Przekształceń wymagają także:

- osiedla mieszkaniowe niespełniające współczesnych standardów funkcjonalnych i przestrzennych oraz osiedla zdegradowane lub zagrożone degradacją z uwagi na niskie parametry użytkowe mieszkań,
- wielofunkcyjne centra handlowe, charakteryzujące się niskimi walorami architektonicznymi, parterowe z dużymi powierzchniami parkingowymi usytuowanymi na powierzchni terenu, z programem ograniczającym się do funkcji handlowych,
- obiekty handlowe, o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², położone w rejonie obszarów wskazanych do kształtowania centrów dzielnicowych i lokalnych.

Problemem wpływającym negatywnie na środowisko w mieście są dzięki wysypiska śmieci, których liczba wzrasta z roku na rok. Jest to zjawisko tym bardziej niepokojące, że wiele tych wysypisk znajduje się na terenach leśnych i łąkowych, powodując ich degradację i zanieczyszczenie. Najczęściej zanieczyszczane są: Las Młociński (150 m²), pas nadwiślański przy Wybrzeżu Gdynińskim (500 m²), tereny wokół jeziora przy ul. Dudzińskiej (125.000 m²), Rezerwat Olszyny Grochowska (600.000 m²), tereny położone w dolinie rzeki Wilanówki i wokół Jeziora Czerniakowskiego, tereny położone w lasach prywatnych oraz wzdłuż tras dojazdowych do miasta. Tereny te wymagają stałego nadzoru i prowadzenia działań związanych z usuwaniem zanieczyszczeń.

3.10. OBSZARY NARAŻONE NA NIEBEZPIECZEŃSTWO POWODZI I OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH

Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi

W zakresie ochrony przed powodzią wskazano obszary:

- bezpośredniego zagrożenia powodzią w granicach międzywala Wisły, dla których ustalono:
 - ograniczenie lokalizacji elementów infrastruktury technicznej z wyjątkiem obiektów związanych z przekroczeniem koryta rzeki, ujęciami wody i wylotami ścieków
 - utrzymanie naturalnych osypisk i plaż przybrzeżnych
 - utrzymanie swobodnego przepływu wód powodziowych, m.in. poprzez kształtowanie zadrzewień i zakrzewień nadwiślańskich zgodnie z wytycznymi RZGW,
- potencjalnego zagrożenia powodzią, spowodowanego zalewem wodą stuletnią lub wodą stanu alarmowego Wisły, dla których ustalono:
 - poprzedzenie prognozą skali potencjalnego zagrożenia oraz skutków finansowych wraz z propozycją rozwiązań technicznych i przestrzennych minimalizujących skutki ewentualnego zalewu bądź podtopienia dla nowych obiektów o szczególnym znaczeniu dla kultury i nauki oraz obiektów o utrudnionej ewakuacji,
 - zakaz lokalizowania nowych i rozbudowy istniejących zakładów wykorzystujących lub magazynujących substancje niebezpieczne, składowisk odpadów i cementarzy - z wyjątkiem



inwestycji miejskich infrastrukturalnych i komunikacyjnych, których konieczność realizacji wynika ze studium,

- zakaz wprowadzania nowej i rozbudowy istniejącej zabudowy, kopania studni i innych prac mogących osłabić stabilność wałów w odległości mniejszej niż 50 m od stopy wału przeciwpowodziowego.

Obszary narażone na niebezpieczeństwo osuwania się mas zmiennych

Na terenach występowania ruchów masowych ziemi i terenach zagrożonych ruchami masowymi ziemi obejmujących stok Skarpy Warszawskiej (na całej jej długości) wraz z terenami położonymi w odległości 30 m od korony i 20 m od dolnej krawędzi stoku ustalono:

- ograniczenie działalności na ww. obszarze jedynie do inwestycji celu publicznego określonych w studium
- zakaz odprowadzania na stok skarpy wód opadowych i roztopowych ujętych w system kanalizacyjny
- zakaz grodzienia
- obowiązek utrzymywania, pielęgnowania i uzupełniania roślinności na stoku skarpy, która zapewni stabilność stoku i ograniczy jego erozję.

Ponadto na terenach położonych w pasie o szerokości 100 m od korony skarpy i 50 m od dolnej krawędzi stoku, ustalono:

- obowiązek sporządzania ekspertyzy geotechnicznej i geologiczno-inżynierskiej, określającej m.in. warunki posadowienia, miejsca bezpiecznego usytuowania projektowanych obiektów w granicach działki, sposoby przeciwdziałania procesom osuwiskowym i zabezpieczenia przed ich uruchomieniem.

3.11. TERENY ZAMKNIĘTE I ICH STREFY OCHRONNE

Zasięg i granice terenów zamkniętych na terenie Warszawy zostały określone na podstawie danych dostarczonych przez Wojewódzki Sztab Wojskowy w Warszawie, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Polskie Koleje Państwowe oraz Komendę Stołeczną Policji.

3.12. MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Na terenie Warszawy obowiązuje 117 planów miejscowych, uchwalonych po 1 stycznia 1995 r. w trybie ustawy z 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym oraz jeden plan miejscowy sporządzony na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. Tereny z uchwalonymi planami zajmują 15% ogólnej powierzchni miasta. Na podstawie przepisów ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z 1994r. kontynuowane są procedury sporządzania kilkunastu planów miejscowych, które spełniły warunki określone w art. 85 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. Równocześnie Rada m.st. Warszawy w latach 2002–2006 podjęła uchwały o przystąpieniu do sporządzania 97 planów miejscowych w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 2003 r. Zarówno rozstrzygnięcia planów obowiązujących jak też dokumentacja projektów i koncepcji planów będących w trakcie opracowania stanowiły istotne, z punktu widzenia formalnego i merytorycznego, przesłanki dla określenia kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy.

Główne założenia polityki sporządzania planów miejscowych obejmują docelowo sporządzenie i uchwalenie planów miejscowych dla całego obszaru miasta. Polityka sporządzania planów miejscowych obejmuje:

- Kontynuowanie rozpoczętych procedur sporządzania planów miejscowych,
- Zamierzenia związane ze sporządzaniem planów miejscowych na podstawie kierunków zagospodarowania przestrzennego, ze wskazaniem obszarów priorytetowych.

Określone w studium kierunki zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów stanowiły podstawę do wyboru obszarów o kluczowym znaczeniu dla kształtowania struktury przestrzennej miasta. Podstawowymi kryteriami do wyboru tych obszarów były:

- poprawa wizerunku i aktywizacja centrum miasta,
- obszary o znaczeniu metropolitalnym,
- zapewnienie ochrony wartości zabytkowych i kulturowych,
- zapewnienie ochrony wartości środowiska przyrodniczego,

- planowana skala i dynamika rozwoju.

Zgodnie z art. 32, ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 ze zm.) założenia polityki przestrzennej będą podstawą do opracowania wieloletniego programu sporządzania planów miejscowych w nawiązaniu do ustaleń studium, z uwzględnieniem decyzji zamieszczonych w rejestrach, o których mowa w art. 57 ust. 1-3 i art. 67 ustawy, oraz wniosków w sprawie sporządzania lub zmiany planu miejscowego.